CENA ZŁ. 2. Nr. 11.

AUTO

LISTOPAD 1931.





AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

Nr. 11. Listopad 1931

SPIS RZECZY

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-87-05.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".


P. C. K.

auto

listopad 1931

JESZCZE O KATASTROFIE DRÓG POLSKICH

Artykuł nasz w październikowym numerze „AUTA" wołający na alarm z powodu katastrofalnego zniszczenia dróg w Polsce, odbił się głośnem echem wśród szerokich kół naszych czytelników. Liczne listy nadesłane do naszej redakcji ze wszystkich stron Polski, listy pełne skarg i żalów stwierdzają, że przedstawienie obecnego stanu dróg polskich nie było bynajmniej przesadzonem. Korespondenci nasi jednakowoż nie zawsze ujmują właściwie problem drogowy w Polsce, i często nie umieją zachować objektywności. Problem drogowy jest bezprzecznie bardzo ważnym i pilnym, ale jednakowoż jeszcze nie najważniejszym wśród innych palących problemów, które ma do rozwiązania nasza administracja. Ustalanie odpowiedzialności i wyszukiwanie winnych obecnego stanu dróg polskich nie było bynajmniej celem naszego alarmującego artykułu. Aby nie być źle zrozumianym przez naszych czytelników zmuszeni jesteśmy powrócić jeszcze do smutnego tego tematu i skreślić tu parę jeszcze uwag i rozważań.

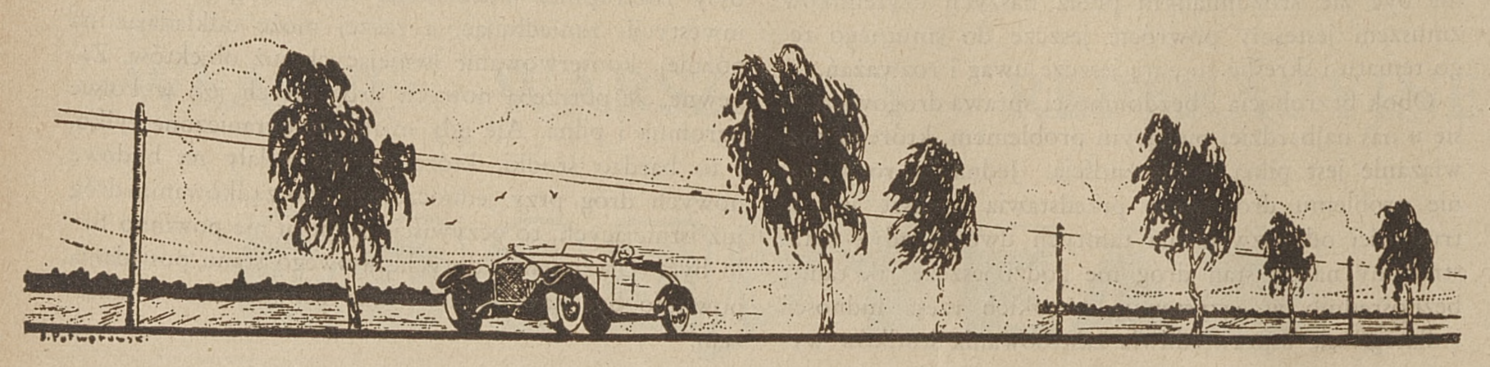
Obok bezrobocia i bezdomności sprawa drogowa stała się u nas najbardziej piekącym problemem, którego rozwiązanie jest pilną koniecznością. Jednakże rozwiązanie problemu drogowego przedstawia większe jeszcze trudności od rozwiązania tamtych dwóch, gdyż katastrofalny nawet stan dróg nie godzi jeszcze jak tamte bezpośrednio w egzystencję szerokich rzesz ludności, i dlatego nie usprawiedliwia zastosowania środków wyjątkowych. Zarówno Rząd jak i społeczeństwo wytężać muszą obecnie wszystkie siły przedewszystkiem na zażegnanie lub złagodzenie bezrobocia i bezdomności, problem zaś drogowy traktować mogą w dalszej dopiero kolejności. Z tem niestety pogodzić się musimy. Gdy dziś żadne państwo, a tembardziej Polska, nie rozporządza dostatecznemi środkami dla opanowania bezrobocia, to tembardziej nie może znaleźć środków na rozwiązanie problemu drogowego. Nie jest to wcale zbiegiem okoliczności, iż zniszczenie dróg w Polsce doszło do takiego stopnia właśnie w chwili największego natężenia kryzysu gospodarczego. — Środki, któremi rozporządzała administracja drogowa na utrzymanie dróg były dotąd u nas zawsze mniejsze niż potrzeby, ale w każdym razie pewne środki były. Inna rzecz, że niezawsze środki te, zwłaszcza w samorządach, użyte były roztropnie. Poczyniono bowiem sporo nowych inwestycji, zaniedbując, a raczej może odkładając na później, konserwowanie istniejących już objektów. Zapewne, że potrzeba nowych dróg bitych jest w Polsce ogromna i pilna. Ale gdy miało się ograniczone tylko, i to bardzo środki, które nie pozwalały na budowę nowych dróg przy jednoczesnem porządkowaniu dróg już istniejących, to oczywiście wyboru nie powinno było być. Utrzymanie dotychczasowego stanu posiadania powinno być zawsze pierwszym bezwarunkowo nakazem.

Obecnie wobec katastrofy gospodarczej środki, któremi rozporządzała administracja drogowa niepomiernie zmalały. Już nietylko jakiekolwiek inwestycje, ale wogóle wszelkie nawet prace konserwatorskie musiały być zatrzymane. A wiemy wszak dobrze, że niewykonywanie corocznie choćby w części tylko koniecznego programu prac konserwatorskich przysparza z roku na rok coraz większą ilość kilometrów zniszczonych dróg, wzrastającą niemal w stosunku geometrycznym. Tem samem wzrastają w sposób niepomierny trudności ujęcia wreszcie sprawy drogowej. A cóż dopiero mówić o tem, gdy wszelkie już wogóle prace musiały być na czas dłuższy zatrzymane. Przerażenie ogarnia na samą myśl tych trudności, które kiedyś pokonać trzeba będzie, chcąc doprowadzić do porządku drogi polskie.

Jeżeli więc biadamy i narzekamy, jeżeli wołamy na alarm, to jednak zdajemy sobie sprawę, że katastrofa dróg polskich jest jednym z epizodów ogólnej wielkiej katastrofy, której na imię „kryzys gospodarczy". Narzekaliśmy zawsze na stan naszych dróg, gdyż pragnęliśmy mieć drogi coraz lepsze, pragnęliśmy zbliżyć się do tego ideału, który osiągnęły już inne kraje. Dziś już nie narzekamy, ale krzyczymy jak człowiek ginący w kataklizmie. Winić tu nikogo nie możemy, ale tem niemniej wołać musimy i krzyczeć o ratunek, gdyż chodzi już nie o żadne drogi ulepszone, ale wogóle o byt dróg polskich. Zastrzegamy się raz jeszcze, iż nie winimy naszej administracji drogowej. Zrobiła ona bowiem wszystko co do niej należało i co mogła. Wiemy dokładnie z jak wielkiemi trudnościami zawsze walczyć ona musiała, widzieliśmy nieraz owoce jej nadludzkich prawie wysiłków i ocenialiśmy zawsze włożony trud i pracę. Nie jej to wina, że większość prac jej była prawdziwemi pracami Syzyfa.

Zdawało się, że fundusz drogowy da wreszcie podstawy do ujęcia sprawy drogowej. W tym też sensie przyjęła projekt funduszu większość automobilistów polskich. Niestety uchwalenie i wprowadzenie w życie funduszu drogowego zbiegło się z apogeum kryzysu gospodarczego. Świat automobilowy, silnie już przez kryzys doświadczony, boleśnie odczuł obciążenie wyłącznie jego tylko nowymi ciężarami na utrzymanie dróg, które w większym jeszcze stopniu od niego niszczą inni użytkownicy. Cóż dziwnego, że w tych warunkach fundusz drogowy również zawiódł i nie przyniósł części nawet spodziewanych wpływów. i jak zwykle w takich wypadkach bywa, wśród chaosu protestów i odwołań pierwsi powstrzymali się od płacenia świadczeń na fundusz drogowy podatnicy najmniej obciążeni i tacy, którym najłatwiej zdawałoby się byłoby spełnić obowiązek podatnika — właściciele prywatnych samochodów. Ta kategorja automobilistów najbardziej zalega dziś z opłatami na fundusz drogowy, co zanadto chlubnie nie świadczy o tych, którzy najgłośniej narzekają na rozpaczliwy stan dróg polskich. W dodatku ilość samochodów w ruchu gwałtownie maleje. Wskutek ogólnego zubożenia ludności, wskutek katastrofalnego stanu dróg i wreszcie wskutek nowych obciążeń podatkowych, bardzo znaczna ilość posiadaczy samochodów wycofuje je z użycia. Umieszczona na innem miejscu w tym numerze statystyka pojazdów mechanicznych za 1-e półrocze 1931 r. najlepiej ilustruje stan obecny automobilizmu w Polsce.

Na fundusz drogowy w dzisiejszej jego okrojonej formie zapatrujemy się sceptycznie. Ale zdajemy sobie sprawę, że poza funduszem niemasz już dziś wogóle ratunku. Wobec tylu i tak szalenie palących innych potrzeb państwowych problem drogowy, choćby w najostrzejszej zarysowywał się formie, zejść musi na plan dalszy. Drogi ratować można jedynie za pomocą specjalnie na to stworzonego organu. Jeżeli organ ten jest zbyt słaby, dążyć musimy do wzmocnienia go. Droga to trudna i wymagająca od społeczeństwa niejednej jeszcze ofiary. Fundusz drogowy w każdym razie uniezależnia rozwiązanie problemu drogowego od innych, choćby najpilniejszych, potrzeb państwowych. Jeżeliśmy w artykule naszym zwracali się z apelem do sfer miarodajnych o rozszerzenie ram funduszu drogowego, jako jedynego środka do rozwiązania problemu drogowego, to niewątpiliśmy, że ogół uświadomionych automobilistów zrozumie, że podcinanie zasady funduszu drogowego to zaprzepaszczenie conajmniej na całe jedno pokolenie rozwiązania problemu drogowego. Nasze S. O. S. zwracało się nietylko do sfer rządowych, ale również i do całego społeczeństwa, które dziś już chyba dobrze rozumie tę prawdę, że z próżnego i Salomon nie naleje.



FATALNE DZIESIĘCIOLECIE

Wśród licznych trosk i niepokojów, które nam niesie chwila bieżąca, zapomnieliśmy zupełnie, że w tegorocznym sezonie minęło dziesięć lat egzystencji sportu samochodowego w niepodległej Polsce. Rzeczywiście dziesięć lat temu, w lipcu 1921 roku, odbył się pierwszy raid samochodowy na ziemiach odrodzonej Rzeczypospolitej, zorganizowany przez Automobilklub Polski. Zaledwie sześć samochodów brało udział w tej skromniutkiej imprezie, urządzonej na przestrzeni 600 klm. z Warszawy do Białowieży i z powrotem. Był to jednak ów pierwszy, najtrudniejszy krok, za którym przyszły dalsze, coraz bardziej śmiałe i coraz bardziej udane.

Właściwie „Auto" powinno było z okazji tej rocznicy wydać specjalny, gruby numer, przeznaczony na rozpatrzenie postępów sportu samochodowego w Polsce w ciągu pierwszego dziesięciolecia i na zsumowanie osiągniętych w tym czasie rezultatów. Jednakże, po głębokim namyśle, odstąpiliśmy od tego zamiaru. Pocóż bowiem żmudnie opracowywać artykuły, tabele i zestawienia, jeśli wyniknie z nich, że wszystko, cośmy zbudowali przez lat dziewięć, jak domek z kart rozsypało się w dziesiątym. Poco rysować wykresy, skoro wszystkie załamywać się będą gwałtownie w pewnym punkcie, pokazując, jak to na łeb, na szyję, leci u nas w przepaść sport samochodowy wraz z całym automobilizmem.

Tak, dziś można conajwyżej uronić parę łez nad losem polskiego sportu samochodowego, zdławionego w dziesiątym roku egzystencji przez zmory kryzysowe i podatkowe. Zauważyć przytem należy, że chorobę, a właściwie agonję, automobilizmu sportowego w Polsce, wywołały raczej nasze własne, wewnętrzne czynniki, aniżeli ogólnoświatowy kryzys ekonomiczny. Dowodem tego są inne państwa, gdzie kryzys również daje się we znaki, a gdzie, mimo wszystko, tegoroczny sezon sportowy minął w niezwykłem ożywieniu, nienotowanem jeszcze w powojennym okresie automobilizmu.

Charakterystycznym dowodem tego, że upadek sportu samochodowego spowodowały u nas specjalne czynniki wewnętrzne, jest również fakt zupełnego wycofania się z życia sportowego firm automobilowych. Coprawda tych usportowionych firm nigdy nie było zbyt wiele, jednak zawsze można było liczyć na to, że w poważniejszych imprezach kilka z nich chętnie przyjmie udział. Firmowe Austro Daimlery, Citroëny, Tatry i Pragi zawsze były obecne na torach wszystkich naszych wyścigów i na trasach wszystkich naszych raidów. A inne firmy, jak Fiat, Delage, lub Ford, od czasu do czasu również lubiły pokazać swe możliwości w manifestacjach sportowych. Obecnie sytuacja uległa radykalnej zmianie. Wobec tego, że sprzedaż nowych samochodów spadła niemal do zera, firmom przestało się opłacać uczestnictwo w zawodach, gdyż nawet pobicie Campbellowskich rekordów szybkości nikogo dziś w Polsce nie nakłoni do kupna samochodu. Wycofanie się firm z areny sportowej dotknęło w pierwszym rzędzie nasze raidy samochodowe, które opierały swe istnienie głównie na konkurencji międzyfirmowej i gdy tej zabrakło, musiały zostać odwołane, wobec braku współzawodników.

Prywatni zawodnicy, jeżdżący dla własnej przyjemności i dla zdobycia sportowej sławy, przedkładają bowiem ponad raidy wyścigi, które są mniej męczące i zazwyczaj mniej kosztowne, a za to dają znacznie więcej emocji sportowej. Niestety w tegorocznym sezonie liczba zawodników, jeżdżących stale na wszystkie wyścigi, również wydatnie zmalała. Poznikały gdzieś także specjalne wozy sportowe i wyścigowe, co się razem przyczyniło do obniżenia wartości sportowej nielicznych rozegranych imprez. Szczególniej beznadziejnie wypadł pod względem poziomu konkurencji wyścig o Puhar Bałtyku, w którym zaledwie czterech lub pięciu zawodników przekroczyło szybkość 100 klm./g., i który dlatego żywo przypominał wyścigi samochodowe, urządzane w Polsce przed sześciu czy siedmiu laty. Wyścig nadbałtycki, który skądinąd jest imprezą bardzo ładną i godną uznania, stał się tym sposobem niechcący pewnego rodzaju symbolem owego niesłychanego cofnięcia, jakie dokonało się w egzystencji polskiego automobilizmu, a w szczególności automobilizmu sportowego.

W dwóch głównych imprezach tegorocznego sezonu, to znaczy w wyścigach lwowskim i tatrzańskim, konkurencja wypadła coprawda znacznie lepiej, ale nie należy zapominać, że w zawodach tych uczestniczyli, sprowadzeni za słone pieniądze, kierowcy zagraniczni. Wypada się zastanowić, czy ogromne sumy, jakie pochłonęli zagraniczni zawodnicy, sumy, które naprzykład we Lwowie wyniosły niemal połowę budżetu całej imprezy, zostały wydane z pożytkiem dla interesów polskiego sportu samochodowego.

Mam niestety wrażenie, że tak się nie stało. Oprócz bowiem Stucka we Lwowie i Caracciola w Zakopanem nie zobaczyliśmy za nasze pieniądze żadnego innego naprawdę pierwszorzędnego zawodnika. A na różnych Ostermuthów, Muschików i Szczyżyckich nie warto było wydawać dziesiątków tysięcy złotych, bo od tych kierowców nasi jeźdźcy niczego się nie nauczyli. Powie mi ktoś może, że bez tych kierowców wyścigi nie mogłyby się odbyć, skutkiem zamałej ilości zgłoszeń? Mam na to gotową replikę: tem lepiej;

stokroć byłoby lepiej, gdybyśmy na jakiś czas zrezygnowali z deficytowych imprez, ciągle jeszcze dalekich od tak zwanego europejskiego poziomu, lecz już mogących, w naszych obecnych warunkach, zrujnować organizatorów, a conajmniej tamujących normalny bieg życia klubowego.

Rozumiem dobrze, że są to bardzo smutne i niemiłe sprawy, lecz nie sądzę, aby dlatego należało unikać o nich dyskusji. Wprost przeciwnie, obecnie, gdy niedługo zjadą się zapewne delegaci Klubów na obrady nad przyszłorocznym sezonem, powinniśmy umieć spojrzeć prawdzie w oczy i zdawać sobie jasno sprawę z naszej obecnej sytuacji. Fatalne zrządzenie losu sprawiło, że po dziesięciu latach usilnej pracy nad rozwojem sportu samochodowego w Polsce, jesteśmy niemal w tym samym punkcie, z którego rozpoczęliśmy pracę, a cały gmach naszej dotychczasowej działalności leży w gruzach. W takiej chwili nie pozostaje nam chyba nic innego, jak zacząć pracę od nowa, od fundamentów. Nie sądzę, aby znalazło się obecnie jakieś inne wyjście z sytuacji.

Marjan Krynicki.

UBYTEK SAMOCHODÓW — PRZYROST MOTOCYKLI

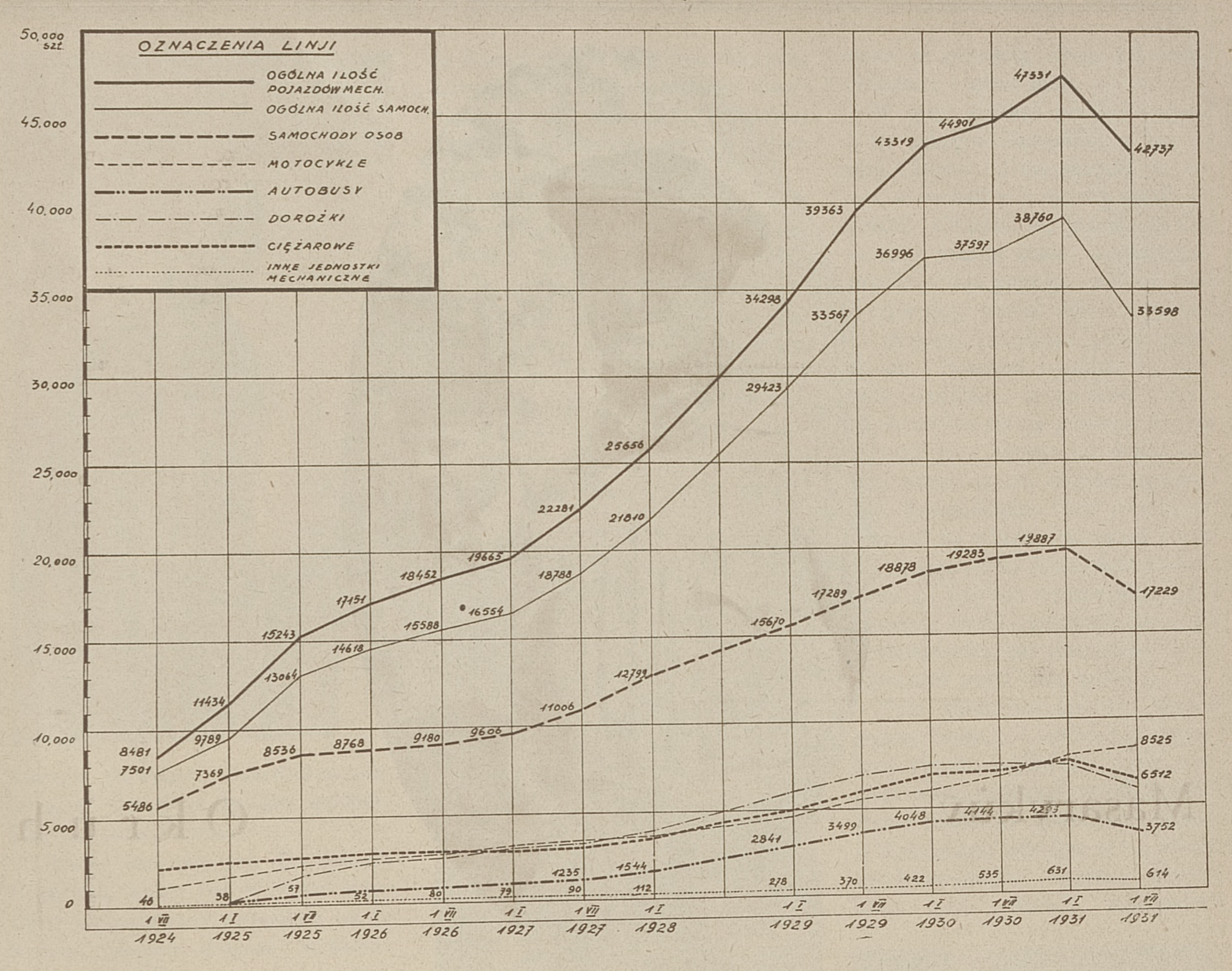
Smutna statystyka M. R. Publ.

Według danych Ministerstwa Robót Publicznych ilość pojazdów mechanicznych (bez wojskowych) kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 lipca 1931 r. wynosiła:

Nr. porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców	ILOŚĆ SAMOCHODÓW					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny ubytek względnie przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dn. 1.I 1931 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie . . .	1.520.900	325	142	278	198	943	226	28	1.197	+5,2	1.270
2	Kieleckie	2.972.650	1.240	257	569	527	2.593	383	20	2.996	+5,4	992
3	Krakowskie . . .	2.327.250	1.402	435	367	614	2.818	883	80	3.781	—3,7	616
4	Lubelskie	2.439.220	495	93	309	116	1.013	133	15	1.161	—3,5	2.100
5	Lwowskie	3.175.420	1.108	403	195	240	1.946	645	45	2.636	—13,9	1.204
6	Łódzkie.	2.631.800	1.255	463	423	509	2.650	617	30	3.297	—4,1	798
7	Nowogródzkie . .	935.400	142	38	54	36	270	38	6	314	—10,8	2.978
8	Poleskie	1.008.400	191	43	74	36	344	63	16	423	—0,0	2.383
9	Pomorskie	1.093.100	1.356	370	139	704	2.569	934	33	3.536	—15,8	309
10	Poznańskie. . . .	2.299.000	3.533	788	383	916	5.620	1.507	43	7.170	—11,5	320
11	Śląskie	1.314.350	1.842	168	102	810	2.922	1.429	100	4.451	+1,8	295
12	Stanisławowskie . .	1.564.450	236	72	75	64	447	106	11	564	—19,2	2.773
13	Tarnopolskie . . .	1.668.700	173	28	37	30	268	43	3	314	—17,6	5.314
14	Warszawskie . . .	2.468.380	1.229	174	377	504	2.284	369	27	2.680	—6,3	921
14a	Kom. Rz.m.st.Warsz.	1.094.360	2.335	2.472	103	1.106	6.016	992	142	7.150	—19,6	153
15	Wileńskie	1.175.360	180	118	165	59	522	104	8	634	—7,0	1.854
16	Wołyńskie. . . .	1.679.630	187	41	102	43	373	53	7	433	—17,2	3.879
		31.368.370	17.229	6.105	3.752	6.512	33.598	8.525	614	42.737	—9,7	734

Uwaga: do ilości innych pojazdów mech. (kol. 9-ta) zaliczono cysterny, samochody pożarnicze, wozy mech. transportowe, sikawki, traktory i t. p.

Wykresy wzrostu ilości pojazdów mechanicznych w Polsce w latach 1924 — 1931.



JEDEN POJAZD MECHANICZNY PRZYPADAŁ NA:

1 VII	1924 r.	na	3168	mieszkańców
1 I	1925 r.	„	2350	„
1 VII	1925 r.	„	1763	„
1 I	1926 r.	„	1566	„
1 VII	1926 r.	„	1456	„
1 I	1927 r.	„	1387	„
1 VII	1927 r.	„	1241	„
1 I	1928 r.	„	1174	mieszkańców
1 I	1929 r.	„	889	„
1 VII	1929 r.	„	775	„
1 I	1930 r.	„	714	„
1 VII	1930 r.	„	689	„
1 I	1931 r.	„	658	„
1 VII	1931 r.	„	734	„

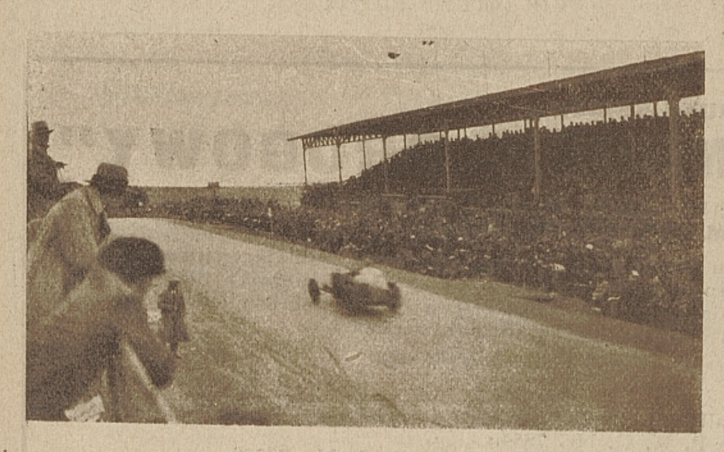
Masarykův Okruh



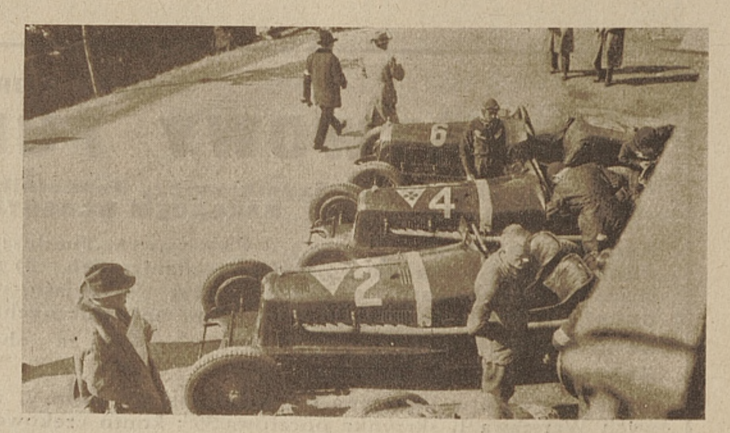
Zwycięzca Louis Chiron. (Fot. I. Kołłupajło).

Wyścigi na obwodzie im. Prezydenta Masaryka, urządzone przez Automobilklub Śląsko - Morawski w dniu 27 września, zupełnie niespodziewanie przybrały charakter imprezy międzynarodowej na wielką skalę. Do zawodów stanęli niemal wszyscy wybitni kierowcy europejscy, nie wyłączając nawet takich mistrzów, jak Chiron, Varzi, Nuvolari, Fagioli i in., którzy prowadzili najnowsze typy maszyn wyścigowych Bugatti, Alfa Romeo i Maserati. Obok tych wielkich gwiazd stanęła na starcie znaczna liczba kierowców - amatorów, tak że ogółem wzięło udział w wyścigu 28 samochodów.

Łatwo sobie uświadomić, że ten wspaniały finał tegorocznego sezonu sportowego wzbudził w całej



Chiron w pędzie przed trybunami.



Ekipa Alfa-Romeo. (Fot. I. Kołłupajło).



Europie poważne zainteresowanie, ściągając do Brna tysiące miłośników automobilizmu.

Obwód szosowy im. Prezydenta Masaryka, który był w roku ubiegłym wybudowany specjalnie na te wyścigi, posiada długość okrążenia 29,142 klm. Dystans wyścigów wynosi 495,4 klm. w 17 okrążeniach toru.

W roku zeszłym pierwszy wyścig na obwodzie im. Prezydenta Masaryka, wygrał, jak wiadomo, von Morgen na samochodzie Bugatti.

Wyścig tegoroczny miał przebieg bardzo niezwykły. Na trzy sekundy przed sygnałem startera, wyrwał się naprzód zeszłoroczny zwycięsca von Morgen na samochodzie Bugatti, co mu pozwoliło zyskać odrazu 150 metrów przewagi nad pozostałymi zawodnikami. Niedługo jednak cieszył się niemiecki kierowca swojem pierwszem miejscem. Na końcu pierwszego okrążenia prowadzi już włoch Fagioli na samochodzie Maserati, za którym, w dość znacznym odstępie idą: Borzacchini na Alfa Romeo, Varzi na Bugatti, Caracciola na Mercedesie, Chiron na Bugatti, Lehoux na Bugatti, Nuvolari na Alfa Romeo i wreszcie von Morgen. Łatwość, z jaką zeszłoroczny zwycięsca został wyminięty, najlepiej dowodzi niezwykłej wprost klasy jego współzawodników.

W drugiem okrążeniu wydarzyła się niewiarogodna katastrofa, która zmieniła zupełnie oblicze wyścigu i cudem tylko nie pociągnęła za sobą żadnych ofiar. Mianowicie Fagioli, ścinając wiraż, zawadził w pędzie o niefortunnie postawiony pomost do przechodzenia przez szosę, którego część zawaliła się, tarasując drogę. W momencie walenia się pomostu zdążył jeszcze przemknąć pod nim Borzacchini, poczem rusztowanie upadło, wprost pod koła dwóch dalszych samochodów, które prowadzili Varzi i Nuvolari. Niezwykła przytomność umysłu i wirtuozja tych dwóch zawodników, pozwoliła im momentalnie przyhamować, przyczem Varzi skręcił do rowu, a Nuvolari na płot, okalający drogę. Pierwszy z nich skrzywił sobie oś przednią, drugi zaś rozbił chłodnicę i tylny most.



Włosi na wyścigu im. Prezydenta Masaryka, u góry Ernesto Maserati, w środku Achille Varzi, u dołu Tazio Nuvolari.
(Fot. I. Kołłupajło).

W pięć sekund później wypadł z za zakrętu Caracciola, a tuż za nim Chiron. Obaj skręcili do rowu, wyjechali z niego i pognali naprzód. Okazało się jednak, że Caracciola złamał sobie amortyzator przedni i nie panując dobrze nad kierownicą, wpadł wkrótce potem na drzewo, rozbijając przód samochodu. Pozatem wycofali się również skutkiem wypadków Fagioli i Lehoux, to też na pierwsze miejsce wyszedł bez żadnego już trudu Chiron, mając cztery minuty przewagi nad Borzacchinim. Ten ostatni zatrzymał się wkrótce na swym punkcie zaopatrzenia, celem dolania benzyny i... już nie wystartował, gdyż zgaszony silnik całkowicie odmówił posłuszeństwa, nie pozwalając się uruchomić przez całą godzinę.

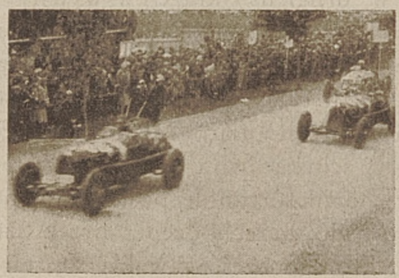
Tym sposobem Chiron wygrał wyścig łatwo, nie pokazując wszystkich swych możliwości. Na drugiem miejscu znalazł się niespodziewanie Stuck na Mercedesie, jednak w kolosalnym odstępie aż 14 minut, uwidoczniającym najlepiej różnicę klasy tych dwóch kierowców.

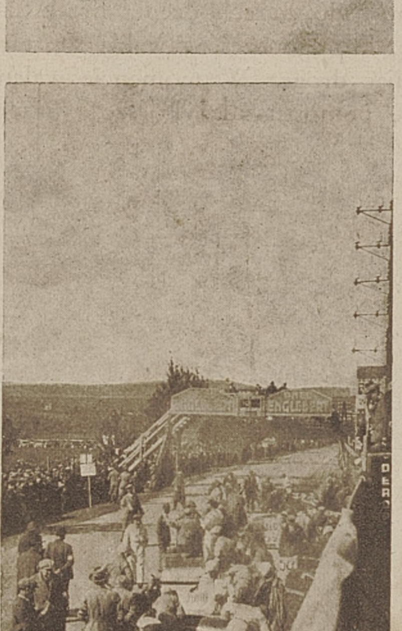


Trzecie miejsce zajął von Morgen, czwarte Lobkowicz, piąte Leiningen, i szóste Zichy, a zatem wszystko kierowcy, którzy, gdyby nie fatalne zdarzenie z pomostem, nie mieliby do powiedzenia w wyścigu ani jednego słowa.

W kategorji do 1500 ccm., która miała odrębną klasyfikację, zwyciężył w pięknym stylu znany u nas z Wyścigu Tatrzańskiego, czeski kierowca Schmidt na samochodzie Bugatti. Drugie miejsce zajął Arco-Zinneberg na samochodzie Amilcar.







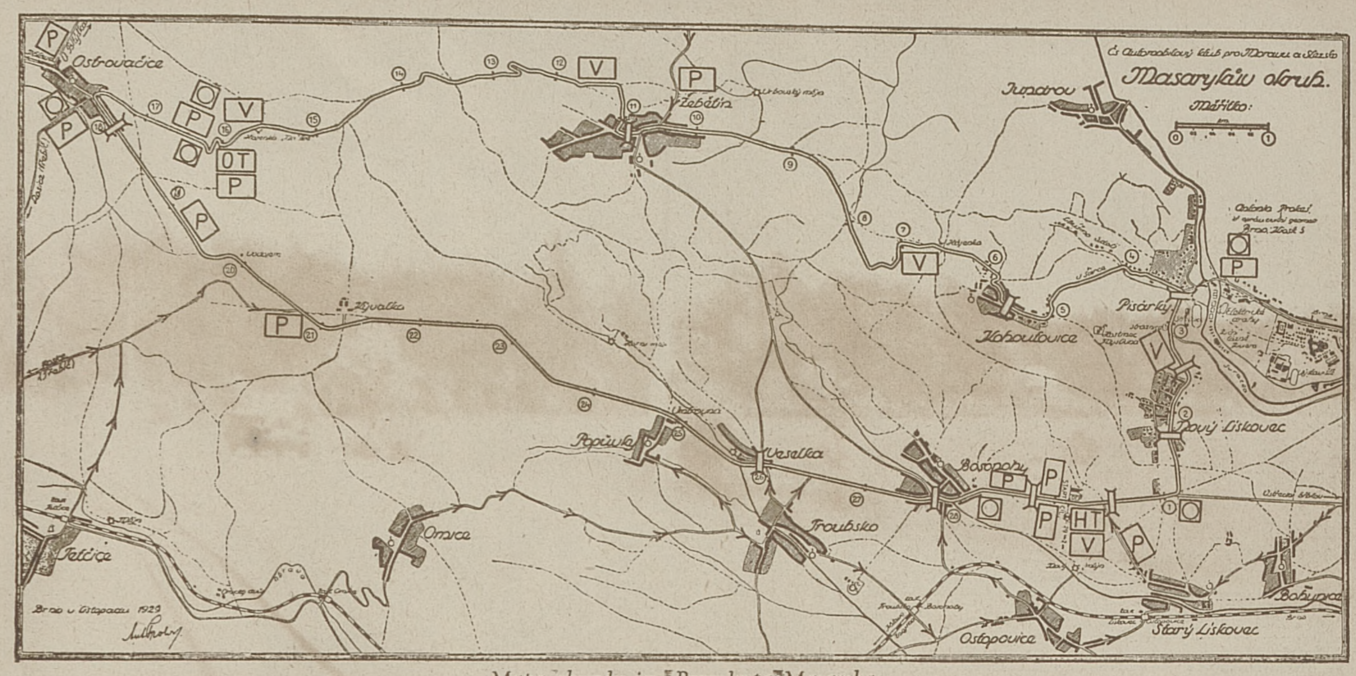








Sceny z wyścigu na obwodzie Prez. Masaryka.—Z lewej strony u góry—Chiron tankuje—u dołu v. Morgen; w środku u góry: start,—włosi na przedzie, pośrodku—przed trybunami—u dołu—Chiron i Varzi przed startem—z prawej strony—u góry Schmidt i Ripper—u dołu Hans v. Stuck. (Fot. I. Kołłupajło).



Mapa obwodu im. Prezydenta Masaryka.

Szczegółowa klasyfikacja wyścigu wypadła następująco:

Kategorja powyżej 1500 ccm.

1. Chiron (Bugatti) 4 g. 12 m. 07,46 sek., szybkość średnia 117,9 klm./g., rekord.
2. Stuck (Mercedes Benz) 4 g. 26 m. 10,39 s.
3. von Morgen (Bugatti) 4 g. 30 m. 06,01 s.
4. Lobkowicz (Bugatti) 4 g. 33 m. 50,51 s.
5. Leiningen (Bugatti) 5 g. 00 m. 06,69 s.
6. Zichy (Bugatti) 5 g. 05 m. 36,50 s.

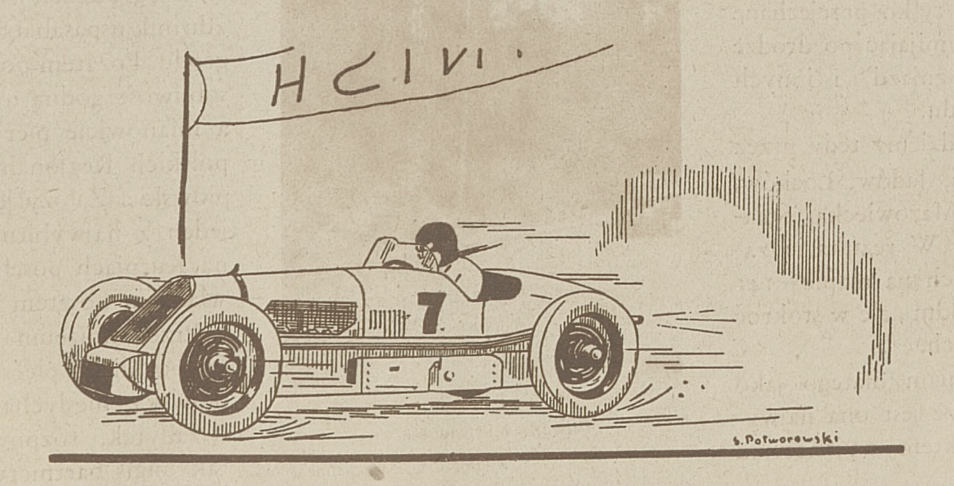
Kategorja do 1500 ccm.

1. Schmidt (Bugatti) 4 g. 58 m. 13,05 s.
2. Arco-Zinneberg (Amilcar) 5 g. 02 m. 58,32 s.
3. Sojka (Bugatti) 5 g. 03 m. 38,21 s.
4. Frankl (Bugatti) 5 g. 08 m. 39,15 s.
5. Valette (Maserati) 5 g. 10 m. 19,97 s.
6. Macher (D. K. W.) 5 g. 23 m. 31,24 s.
7. Prohaska (Z.) 5 g. 24 m. 13 s.

Barwy polskie były również reprezentowane w wielkim wyścigu czeskim, gdyż wziął w nim udział kierowca Januszkowski na samochodzie Bugatti, dobierając sobie, jako kierowcę zapasowego, Jana Rippera. Niestety w pierwszej połowie wyścigu, w samochodzie Januszkowskiego pękł ślimak kierownicy, powodując wycofanie się jedynych polskich zawodników.

Z okazji wyścigów odbył się damski Zjazd gwiaździsty do Brna. W imprezie tej uczestniczyło kilka zawodniczek z Polski, co jest objawem conajmniej dziwnym, skoro weźmiemy pod uwagę, że nie dalej jak tydzień przedtem Automobilklub Polski był zmuszony odwołać swój doroczny raid damski, wobec absolutnego braku zainteresowania wśród naszych kierowczyń...

M. K.





Wjazd do puszczy Kurpiowsklej. (*Fot. A. Minchejmer*).

AUTEM NA KURPIE

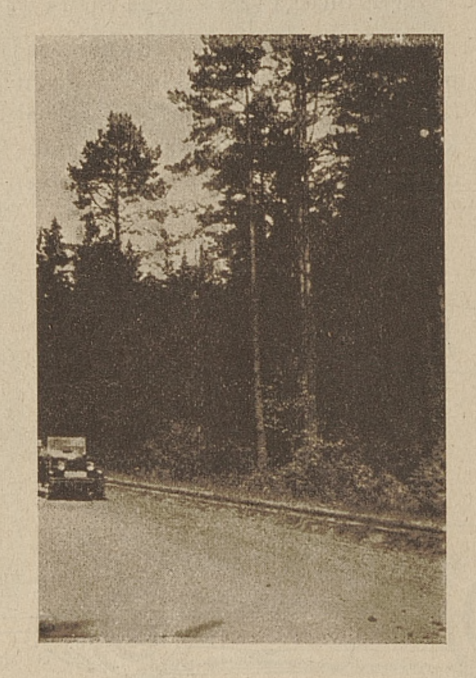
Zwiedzanie Ziemi Kurpiów dla automobilisty stanowi dziś jedną z najprzyjemniejszych i stosunkowo nieforsownych wycieczek.

Coprawda krótsza droga z Warszawy wiedzie szosą główną na Radzymin, Wyszków, Ostrów Mazowiecką, Zambrów do Łomży, wobec jednak fatalnego jej stanu w chwili obecnej, trzeba wybrać trochę dalszą, ale za to lepszą.

Uciec się w tym wypadku należy do szos bocznych, mało używanych, ale za to doskonałych. Jedzie się jak po stole, niczem na Zachodzie mijając w niezmąconym spokoju malownicze Podlasie i mniej urocze Mazowsze. Liczy się tylko przejechane kilometry, nie wymijając po drodze dziur, „kurzych gniazd" i innych wrogów samochodu.

Z Warszawy jedziemy tedy przez Strugę, Radzymin, Jadów, Łochów, Brok, Ostrowię Mazowiecką, Śniadowo do Łomży. W rezultacie zamiast „przepisanych na mapie" 141 klm. robimy 147 klm., ale w stokroć lepszych warunkach.

Łomżę wymieniam dlatego jako punkt końcowy, że jest ona najwygodniejszym punktem wyjściowym na Kurpie. Ma wygodne i czyste trzy hotele z garażami, doskonałe do zanocowania, a pozatem samo miasto posiada schludny i miły wygląd, oraz ciekawe zabytki, godne zwiedzenia.



Puszcza Kurpiowska. (*Fot. A. Minchejmer*).

Z Łomży wachlarzem rozbiegają się szosy wiodące wgłąb Kurpiów. Kwestja tylko którą wybrać. Jeżeli chodziłoby o moje zdanie, to radzę stanowczo jechać na Nowogród Łomżyński.

Jest to małe miasteczko malowniczo położone na wysokim brzegu Narwi, która go opływa półkolem. Ciche uliczki i domki schludne, tonące w ogródkach kwiatowych od wjazdu mile uspasabiają turystę do Nowogrodu. Pozatem posiada on pewną osobliwość godną uwagi i zwiedzenia, a mianowicie pierwsze na ziemiach polskich Regjonalne Muzeum Kurpiowskie. Założył je własnym kosztem jeden z najwybitniejszych działaczy na Kurpiach poseł Adam Chętnik i własnym kosztem je utrzymuje.

Przed muzeum stoi wielka i stara, bo blisko pięćsetletnia barć kurpiowska, niesłychanie ciekawy okaz i zabytek, rozpowszechnionego tu tak ongiś bartnictwa.

Jeżeli chcemy poznać Kurpie najwpierw teoretycznie t. zn. ich bogatą i ciekawą przeszłość, zanim udamy się wgłąb ich ziemi, to najdokładniejszy obraz przeszłości i teraźniejszości Kurpiów, oraz rozwoju ich kultury dadzą eksponaty zebrane w Muzeum w Nowogrodzie.

Osobliwy i zdolny lud są te Kurpie. Barwne i gustowne stroje ludowe, zachowane dotąd niestety tylko w znikomej ilości, dowodzą ich wielkiego smaku artystycznego. To samo można powiedzieć o rzeźbie kurpiowskiej, o wyrobach z bursztynu, który tu dość obficie niegdyś występował, o koszykarstwie i wielu innych rzemiosłach, któremi Kurpie się trudnili na użytek domowy. Głównymi ich bowiem zajęciami było bartnictwo, myślistwo i rybołóstwo.

Z tego żyli i do dziś dnia najchętniej tem się trudnią. Puszczę zaś uważali przez długie wieki za swoją niepodzielną własność i żywicielkę zarazem. Trzeba było drzewa — puszcza dała, w dziuplach drzew miód im

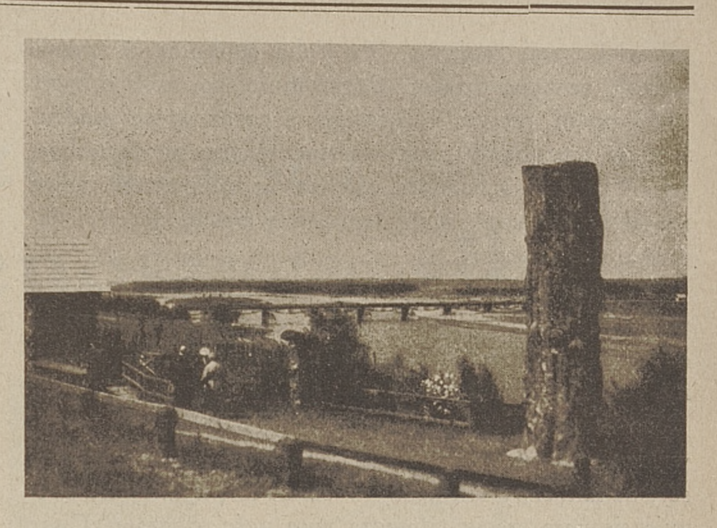


Typowa wieś kurpiowska
(Fot. A. Minchejmer).

pszczoły zbierały, rzeki puszczy dostarczały ryb, a odwieczne lasy — zwierzyny. A gdy uprzykrzyli sobie już życie koczowniczych strzelców i osiąść zapragnęli na roli, chałupę własną posiąść, siać i orać, to sobie kawałek puszczy wykarczowali, zasieli, chałupę wystawili i zagroda była gotowa.

Bo Kurpie to lud wolny od niepamiętnych czasów. Pańszczyzny nie znali, wojska do XVII wieku nie dostarczali, a rządzili się między sobą własnem prawem zwanem bartnem. Uczciwi byli zato niesłychanie. Zbrodnia i złodziejstwo nieznane były zupełnie na Kurpiach. Nieprzebyta ściana puszczy chroniła ich od świata, a tem samem od wszelakiego zła i podstępu.

No a teraz kiedyśmy się już cokolwiek z Kurpiami zapoznali, wyruszamy w dalszą drogę, wgłąb Puszczy, w samo serce Kurpiowszczyzny. Bo na terenie Kurpiowskim największem bogactwem jest las. I takim bo-



Stara barć kurpiowska przed muzeum w Nowogrodzie łomżyńskim.
(Fot. A. Minchejmer).

gactwem musi pozostać nadal. Nie będzie tu bowiem zdaje się nigdy ani łanów pszenicy, ani pól buraczanych, ani kopalń, ani większych fabryk. Ale szumieć tu winny zawsze niebotyczne, proste jak świece, żywiczne sosny kurpiowskie, gdyż puszcza kurpiowska, aczkolwiek zniszczona jest jednak największym rezerwuarem leśnym w Łomżyńskiem. Winna więc być pielęgnowana i otoczona troskliwą opieką. Sosna rośnie tu wyjątkowo dobrze i jest niezmiernie trwała. Zasiewa się prędko, a zagajniki dają średnio półmetrowy przyrost na najchudszych, zdaje się do niczego niezdatnych, piachach.

Nowogród jest nietylko ośrodkiem życia kulturalnego Kurpiów, ale i wrotami wgłąb ich wiodącemi. Po opuszczeniu więc miasta, mijamy most na Narwi i jesteśmy już na prawdziwej, odwiecznej Ziemi Kurpiowskiej. Z początku mijamy jeszcze coprawda wsie i pola uprawne, ale już leżą one w obramowaniu puszczy. Gdziekolwiek rzucimy okiem, czy na prawo, czy na lewo, lub przed siebie, widzimy wszędzie zieloną ścianę lasu, zamykającą horyzont. I dobrze się jakoś



Nowogród łomżyński — Muzeum. *(Fot. A. Minchejmer).*

człowiek czuć zaczyna. Ta cicha spokojna przyroda wokoło zaczyna działać. Coraz mniej się myśli o życiu codziennem, szarem i ciężkiem, a coraz więcej poddawać się zaczynamy urokowi otaczającego nas krajobrazu. A puszcza z każdym ujechanym kilometrem zbliża się jakby ku nam i wabi świeżością zieleni drzew i zaprasza do wnętrza.

Wreszcie na dwunastym kilometrze za Nowogrodem stajemy formalnie przed Puszczą. Zamyka nam bowiem drogę ciemna, zwarta ściana lasu, jakgdyby mur obronny, lub żywa twierdza.

Doskonale utrzymana szosa, którą jedziemy dotąd, wiedzie nas wgłąb. Z dwóch stron obejmuje szosę gęsty, balsamiczny las, który w coraz to piękniejszej ukazuje się nam szacie. Puszcza wita gości okazale. Ciszę przerywa tylko świergot ptasząt i szum drzew. Jednym słowem idealny park natury, gdzie dusza ludzka, wyzwolona z pęt szarzyzny dnia odpoczywa na tle pierwotnej dziewiczej natury.

Puszcza nie jest jednak jednolicie gęsta, lub monotonna. Przecinają ją rzeki, pola uprawne, ongiś jej wyrwane, no i wsie kurpiowskie jakgdyby w nią wrosłe i trwające z nią tu od wieków.

Jechać tak można całymi kilometrami, a coraz to ładniejszą i powabniejszą puszcza się nam wydaje.

Ze względu na stosunkowo małą odległość od Warszawy, centralne położenie i niesłychaną malowniczość, wycieczka do Puszczy Kurpiowskiej jest polecenia godną, a ze względu na jej duży obszar można ją kilkakrotnie powtarzać, coraz to z innej strony do Puszczy podjeżdżając.

Marja Szachówna.

Z ŻYCIA KLUBÓW

POŚCIG ZA LISEM Ł. A. K.

W dniu 6 września r. b. odbyła się już dawno oczekiwana przez wszystkich „Pogoń za lisem“. Już na tydzień przedtem zainteresowanie dochodziło do szczytu niemal, gdyż Vice-Prezes Ł. A. K. p. dr. Eug. Schicht, który był „lisem“, różnemi półsłówkami i zapowiedziami doskonałej zabawy potrafił rozbudzić ciekawość „myśliwych“. To też zgłosiła się pokaźna ilość zawodników, bo aż 20-tu.

Największym zagadnieniem była pogoda i pomimo ogromnego optymizmu — zawiodła. Drogi tak skrupulatnie obsypywane papierkami i serpentynami przez „lisa“ oraz dwu jego pomocników pp: Aleksandra Schichta i Zygmunta Hofmana miejscami były zupełnie pozbawione śladów, bo wiatr znosił papiery na stronę, pozostałe zaś deszcz niemiłosiernie mieszał z błotem.

Start nastąpił o godzinie 9-ej rano w Konstantynowie. Z powodu okropnej pogody ze zgłoszonych 20-tu zawodników stawiło się na start niestety tylko 14-tu, pełnych jednak animuszu i nadziei na szybkie schwytanie lisa w norze.

Właściwa droga prowadziła przez Lutomiersk, 3 km. drogą do Szadku, potem na lewo polną drogą do szosy łaskiej, dalej przez Łask, skąd wychodzi 7 szos doskonale obsypanych, Szczerców na Rusiec w stronę Osiakowa i na 58,4 kilometrze skręt na lewo. Jeszcze 7 kilometrów bocznej drogi prowadziło do lasku, gdzie ukryta była nora.

Zabawne było mijanie się „myśliwych“, jadących w wprost przeciwnych kierunkach, a każdemu się zdawało, że to właśnie on dobrze jedzie, ale pod wrażeniem tym był tylko do miejsca, gdzie kończyły się ślady.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć o doskonałej konspiracji do której wciągnięty został również Posterunek Policji P. w Ruścu, mający wskazywać drogę do nory tym, którzy w żaden sposób do niej trafić nie mogli. Skrupulatność posterunkowego była tak nadzwyczajna, że nie chciał on zdradzić tajemnicy nawet personelowi restauracji „Tivoli“, jadącemu samochodem osobowym w celu przygotowania posiłku dla zgłodniałych zawodników.

Wszyscy jednak wykazali się doskonałym zmysłem orjentacyjnym, gdyż na 14-tu zawodników dojechało 13-tu, a tylko 3-ch otworzyło koperty.

Nora ukryta była głęboko w przepięknym lesie i to tak dowcipnie, że 3 pierwsze maszyny wjechały do lasu i zawróciły z czego skorzystał, mający doskonały węch myśliwski i jadący właściwą trasą Sekretarz generalny Ł. A. K. p. Edmund Tesche, który pierwszy dojechał do mety i został zwycięzcą.

Piknik był świetnie zorganizowany. Sam właściciel lasu Beresie p. Oskar Paschke kazał ustawić w norze 10 stolików, przytem „Tivoli“ przysłało aż 10 osób obsługi wraz z doskonałą zimną i gorącą zakąską. Dodać należy do tego wesoło trzaskający ogień, którego ofiarą padło kilka drzew—oto obraz, który znamionował pierwszorzędną zabawę.

Niebiosa były jednak nieubłagane: już o trzeciej popołudniu deszcz zaczął bezlitośnie lać, jak z cebra i zaszła konieczność umieszczenia się gdzieś pod bezpiecznym dachem. Nie zastanawiano się długo nad wyborem i wszyscy zawodnicy udali się do Piotrkowa, gdzie mile spędzili wieczór w restauracji p. Szerszyńskiego.

Cała impreza, mimo uprzykszonego deszczu nadzwyczaj się udała i na długo pozostanie w pamięci zawodników, szczególniej tych, którzy poraz pierwszy brali w niej udział.

Zamknięcie sezonu sportowego Pomorskiego Automobilklubu

Tegoroczny swój sezon sportowy zamknął Pomorski Automobilklub w dniu 11 października b. r. „pościgiem za lisem“, urządzanym jako wewnętrzna impreza Klubowa. W pościgu tym brało ogółem udział 10 maszyn, a to pp.: Frost, Grześkowiak, Heydemann, inż. Hubicki, Jahnz, Lund, Sporny, inż. Stulgiński, Winkler i Witkowski Aleksander, przyczem jako „lis“ wystartował p. Lund, o godz. 12. Reszta zawodników startowała w godzinę później, wyprowadzona na pierwszy trop lisa, pozostawiony przy wyjeździe z Bydgoszczy na szosę Nakielską. Tryumfował tym razem sam „lis“, który tak gęsto zostawiał mylne ślady — wybierając sobie drogi o licznych skrzyżowaniach — że kryjówkę jego dopiero w 5 minut po ukończonym pościgu, a więc po godz. 16-ej, odnalazł p. Frost, zmuszony z powodu ukończenia już pościgu pozostawić zwycięstwo p. Lundowi, jako „niezłapanemu lisowi“.

Wspólny podwieczorek o godz. 17-ej w restauracji „Elysjum“ w Bydgoszczy zgromadził znów tak

„lisa“, jak i wszystkich „myśliwych“, do których dołączyło się grono członków nie biorących bezpośrednio udziału w pościgu.

Prezes Komisji Sportowej, p. inż. Stulgiński, wręczając p. Lundowi zdobytą nagrodę, a wszystkim zawodnikom pamiątkowe upominki, dziękował wszystkim obecnym za okazane zainteresowanie, podkreślając, że w tegorocznym sezonie myślą przewodnią Klubu było raczej urządzanie wewnętrznych, niekosztownych, imprez klubowych, dla towarzyskiego zespolenia wszystkich członków Klubu. Imprez takich urządzono ogółem 5, t. j. jazda towarzyska w dniu 12.IV., jazda orjentacyjna w terenie w dniu 17.V, pościg za balonem w dniu 7.VI., pościg za balonem w dniu 20. IX. i pościg za lisem w dniu 11. X. b. r., nie licząc krótkich niedzielnych wycieczek, doraźnie organizowanych dla wspólnej przejażdżki i towarzyskiego spotkania się. Urządzaniu większych imprez nie sprzyjała niestety obecna konjunktura gospodarcza, dlatego też z projektowanych większych imprez Klub ograniczył się tylko do zorganizowania w dniu 2 sierpnia b. r. „Wyścigu o puhar Bałtyku“, poprzedzonego „Zjazdem nad morze“. Pozatem podkreślił w swem przemówieniu inż. Stulgiński osiągnięte w tym sezonie dodatnie wyniki urządzanych w porozumieniu z Policją Państwową „raidów policyjnych“ dla kontrolowania doraźnego ruchu kołowego na szosach. Raidów takich odbyło się ogółem 3 — każdorazowo z udziałem 6 samochodów.

Na zakończenie — przy wezwaniu do kontynuowania również i w zimowym sezonie — zapoczątkowanego już większego zbliżenia towarzyskiego członków Klubu — padła zapowiedź odczytów zimowych, które Klub zamierza organizować z okazji normalnych swych towarzyskich zebrań.

Zebrani skwitowali tę przemowę gorącym oklaskiem dziękując tem Komisji Sportowej za jej pracę dla dobra rozwoju Klubu i polskiego automobilizmu.

WOLNA TRYBUNA

W numerze 10-tym miesięcznika „Auto“, zamieścił Łódzki Automobil-Klub artykuł, który redakcja zakwalifikowała jako obronę wartości wyczynu sportowego wspomnianego Klubu.

Wobec tego, że tę dyskusję spowodowały „Wiadomości Klubowe“, których mam zaszczyt być redaktorem — pozwalam sobie zabrać w tej sprawie głos, bowiem Krakowski Klub Automobilowy nie widzi powodu do zajęcia takiego stanowiska, jakie uznał za stosowne zająć Łódzki Automobil-Klub, umieszczając oficjalną enuncjację w odpowiedzi na artykuł pana W. P., umieszczony na łamach „Wiadomości Klubowych“. Uważam, że mam moralne prawo wypowiedzenia się w tej sprawie, gdyż redakcja „Wiadomości Klubowych“ w numerze 6-tym, wydanym za miesiące czerwiec, lipiec i sierpień ub. r., w artykule p. t. „Krakowski Turniej Automobilowy“, umieściła następującą ocenę sportową Łódzkiego Automobil-Klubu:

„Imponująco liczny udział Łódzkiego Automobil-Klubu należy z najwyższem uznaniem na tem miejscu podnieść i to tem więcej, że wśród kolegów łódzkich zauważyliśmy dużo sportowej młodzieży, co jest dowodem wielkiego postępu w akcji usportowienia Łodzian, przeprowadzanego konsekwentnie przez Łódzką Komisję Sportową pod wytrawnem kierownictwem zasłużonego i sympatycznego jej Prezesa p. Inż. Kauczyńskiego“.

Również pan W. P. w artykule p. t.: „Zakończenie walk o nagrodę Vesty“, w numerze 13 „Wiadomości Klubowych“ podniósł z jednej strony skromne możliwości Krakowskiego Klubu Automobilowego, z drugiej zaś strony stwierdził, że wobec zmobilizowania przez Łódzki Automobil-Klub zespołu 50-ciu samochodów — zwycięstwo musiało przypaść temu Klubowi. Autor przyznał, że zwycięstwo Ł. A. K. było zupełnie zasłużone i że z prawdziwym podziwem jest dla poczucia solidarności klubowej, która umożliwiła temu Klubowi tak wspaniałą mobilizację zawodników. To chyba nie może być uważane za negowanie wartości sportowego wyczynu Łódzkiego Automobil-Klubu i dlatego pompatyczna końcowa uwaga o tem, co panu W. P. wolno, a czego mu czynić nie wolno, — nie ma najmniejszych podstaw.

Łódzki Automobil-Klub stara się w swoim artykule sprowadzić dyskusję na temat różnicy pomiędzy zawodnikiem ubogim a zamożnym i czyni aluzję w kierunku innego rodzaju ubóstwa Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Ocenę takiego postawienia sprawy pozostawiam z całym spokojem czytelnikom „Auta“, a swoje zdecydowane zapatrywanie na tą kwestję zachowuję dla siebie, pragnąc ująć sprawę z takiego punktu widzenia, jaki był celem artykułu pana W. P., za który przyjmuję pełną odpowiedzialność.

Otóż należałoby się zastanowić nad tem, czy jest uzasadnioną chęć utrzymania nadal w obecnych warunkach wielkiego dorocznego zjazdu gwiaździstego, względnie czy ta impreza weszła w kierunku sportowym na właściwe tory. Celem zasadniczym tej imprezy ma być z jednej strony propaganda automobilizmu, z drugiej zaś strony doroczna mobilizacja polskich Klubów Automobilowych. Jeśli chodzi o propagandę należy rzeczowo się zastano-



wić, czy koszta tej propagandy stoją w stosunku do jej rezultatów i czy poświęcane na nią sumy nie mogłyby być w inny sposób korzystniej dla polskiego sportu automobilowego wyzyskane. O skromną nagrodę „Vesty" walczyły Kluby Automobilowe przez 5 lat. Na podstawie dat statystycznych śmiało mogę przyjąć, że przeciętnie brało udział w każdym zjeździe gwiaździstym o tę nagrodę 100 samochodów. Poszczególne samochody przejechały przeciętnie po 500 klm., a zatem zrobiono razem przez 5 lat 250.000 klm. Przyjmuję, że przeciętnie na każdym wozie brały udział w imprezie cztery osoby i że każda z tych osób wydała przeciętnie 250.— zł., wówczas rachunek kosztów walki o nagrodę „Vesty" przedstawia się następująco:

zużyta benzyna . .	zł.	30.000.—
zużyta oliwa . . .	„	2.000.—
wydatki zawodników i pasażerów .	„	500.000.—
wpisowe	„	25.000.—
ubezpieczenia . .	„	19.000.—
zużycie wozów i akcesorji	zł.	50.000.—
razem	zł.	626.000.—

nie licząc wydatków Klubowych na propagandę, plakaty, portorja, telefony, wyjazdy, regulaminy i t. d.

Wystarczy nadmienić, że koszt 5 dorocznych zjazdów gwiaździstych równa się wydatkom potrzebnym na organizację 16-tu „Międzynarodowych Wyścigów Tatrzańskich". Należałoby zatem zastanowić się czy koszta dorocznych zjazdów gwiaździstych znajdują moralne pokrycie w propagandowych korzyściach, o których była mowa wyżej.

Drugim ważnym momentem sprawy jest problem sportowego zagadnienia takich imprez, względnie regulaminów nagród, na tych imprezach rozgrywanych.

Znaczna większość polskich Klubów Automobilowych nie brała w dorocznych zjazdach gwiaździstych udziału, a nawet niektóre większe Kluby zaznaczyły ten udział jedynie w sposób ściśle kurtuazyjny. Właściwa walka prowadzona była wyłącznie pomiędzy dwoma Klubami, to jest Łódzkim i Krakowskim Klubem Automobilowym.

Mimo większej ilości członków, posiada Krakowski Klub Automobilowy znacznie mniej członków mających samochody, aniżeli Ł. A. K. W regulaminie nagrody „Vesty" decydowała ilość samochodów biorących udział w imprezie. Kilometraż był ograniczony, a zatem sportowcy nie mieli możności posunięcia swoich wysiłków do najdalszych granic. Tem samem sprawa zdobycia nagrody była zgóry przesądzona dla tego Klubu, który wystawi większą ilość samochodów. To siłą rzeczy sprowadziło całe zagadnienie do kwestji możności finansowych, jakie w Krakowskim Klubie Automobilowym, którego znaczna ilość członków posiadających samochody w związku z funduszem drogowym oddała numery rejestracyjne Okr. Dyrekcji Robót Publicznych, — okazały się niewystarczające.

Podniesienie tej sprawy przez pana W. P. nie może być brane jako negowanie wybitnych wyczynów sportowych niektórych zawodników Ł. A. K. oraz całego Klubu jako takiego, a w żadnym razie nie powinno stać się dla Łódzkiego Automobil-Klubu punktem wypadowym do przykrej aluzji w stronę „ubóstwa" Krakowskiego Klubu Automobilowego „w innym kierunku". Gdyby to napisała jednostka, przyjmująca za siebie osobistą odpowiedzialność, nie mógłby ten krok wywołać takiego zdziwienia, jakie wywołuje artykuł umieszczony w rubryce „Wolna Trybuna" przez Łódzki Automobil - Klub jako stowarzyszenie.

Adam Dygat.
Redaktor „Wiadom. Klubowych".



STRONICA PRAWNIKA

WŁAŚCIWY KURS

Od zarania rozpowszechnienia się motoryzacji tak się jakoś dziwnie ułożyło, że w każdej kolizji na jezdni dopatrywano się już zgóry winy kierowcy samochodowego względnie motocyklisty. Woźnice pojazdów konnych i piesi traktowani byli wyrozumialej. Świat motorowy bolał nad tem. Poruszał tę sprawę i w prasie, żądając już nie tyle wyłączności na swoim terenie (jako, że jezdnia dla pojazdów a tylko chodniki dla pieszych), ile co najmniej nieparcjalnego, objektywnego traktowania kierowców.

I pewne cechy zewnętrzne stawiają automobilistę w roli t. zw. kozła ofiarnego. Każdy — mimowoli idzie po linji najmniejszych trudności. Otóż i dla policjanta niewątpliwie najuchwytniejszym do zanotowania jest automobilista, którego maszyna ma widoczne i zewsząd wypisane oznaki. Gorzej już jest z pojazdem konnym, szczególniej z jakąś furmanką o zabłoconym numerze na kołyszącej się deszczółce, a wręcz już trudne ujęcie i wylegitymowanie anonimowego przechodnia.

Innym jeszcze momentem, znowu fatalnym dla automobilisty i wogóle dla ruchu, jest sztuczny przerost, jakaś superdominacja władzy wykonawczej; podświadomie odbija się to na organach władzy bezpieczeństwa, które stojąc na posterunku regulacyjnym czy kontrolnym bezwiednie czują się więcej nastawione do roli orzekania i karania niż do właściwej im czynności. A taką powinna być współpraca w porządkowaniu ruchu ulicznego, t. j. zapobieganie i usuwanie wszelkich przeszkód i to drogą jak najszybszą i efektywną. To, co dziś mamy, jest efektowne dla gawiedzi, hamujące dla cyrkulacji, nużące i kosztowne dla uczestników jakiegoś chwilowego zamieszania...

Każdy posterunkowy a tembardziej policjant wyznaczony do regulacji czy kontroli ruchu nasamprzód jest współczynnikiem fachowym i autorytatywnym reglamentacji ruchu, potem kolejno opiekunem wszelkich niezdarzonych, czy chybionych manewrów a dopiero, w ostateczności, protokułującym a nawet karającym złośliwe, oporne lub szkodliwe zachowanie się przebywających na jezdni. Specjalnie ujmujemy ich terminem ogólnym, by znowu podkreślić i w tym ostatnim etapie równorzędne traktowanie i pieszego i woźnicy i kierowcy.

Stawiamy i chcemy widzieć policję na wysokości swych zadań. Ze sposobu wykonania najdrobniejszej nawet funkcji może wypływać poszanowanie dla wypełniającego daną czynność. A jedną z form wzbudzenia takiego szacunku jest forma wychowawcza. Szczególniej tu, gdzie zachodzi możliwość represji, koniecznem jest uprzednie wystosowanie upomnienia albo, mówiąc stylem kodeksowym, zagrożenia. Otóż w przeważającej ilości przypadków — organy wykonawcze wprost zaskakują protokułami lub nawet karami. To ostatnie jest na porządku dziennym przy wymierzaniu „mandatów". Policjant — naogół organ wykonawczy — staje się w owym momencie samą władzą, gdyż w jej imieniu orzeka, jednocześnie karze i egzekwuje grzywnę za to, czy owo przekroczenie. I tu właśnie najwięcej ponosi go jego wyjątkowa rola, gdyż zapomina o elementarnym obowiązku przywołania do porządku, pod groźbą tych czy innych sankcji a stosuje je odrazu.

Wszystko to są momenty, że tak powiem, w terenie. W stałem dążeniu do usprawnienia ruchu stołecznego, władze współdziałające momenty te zaobserwowały — (posługując się ciekawą i pouczającą statystyką orzeczeń karnych z 4-ch grodzkich starostw — o tem zresztą kiedyindziej—i na konferencji z organizacjami automobilowemi i związkami zawodowemi zapowiedziały właśnie w tym kierunku nowy kurs, nowe instrukcje dla podwładnych sobie organów.

*

W dziedzinie załatwiania wykroczeń ruchu dawała się we znaki i arbitralność referatów karno-administracyjnych w starostwach i wogóle zbyt przewlekłe postępowanie. Nierzadkiem np. było pomijanie świadków ze strony obwinionego, a natomiast oparcie się wyłącznie na protokule policyjnym. W złudnej atmosferze „surowego" karania przeoczano tę kardynalną przesłankę, że meldunek jest pierwociną aktu oskarżenia, którego treść właśnie trzeba udowodnić. Przestrzeganie tej zasady jest zresztą trudne dla referatów, głównie z tego względu, że jednoczą one w sobie — rozgraniczone w ogólnym wymiarze sprawiedliwości — role oskarżyciela i sędziego.

W przypadku kwestjonowania słuszności doraźnego wymierzania grzywny (na terenie stolicy „mandat" karny wynosi max. — 3 zł.) niepotrzebnie stosowano znowu jednostronny nakaz karny. Adresat, oczywiście, zmuszony był protestować w formie sprzeciwu, by uzyskać rozprawę t. j. możność złożenia wyjaśnień.

Niezadowoleni z wyniku postępowania karnego mogą przenieść sprawę na forum sądowe. Potop tych odwołań zwalniał bieg spraw w specjalnym wydziale Sądu Okręgowego.

Otóż i w tym terenie-kameralno proceduralnym — władze uznały za stosowne poczynić racjonalne poprawki. Konferencja przedstawicieli władzy sądowej (wydziału XII karnego Sądu Okr.) i administracji ogólnej (w-ły adm. i bezp. K. Rz.)

oraz specjalnej (oddział Drogowy) uzgodniły swe stanowisko co do szeregu zaleceń.

Zarządzono kilkakrotne pouczenie posterunkowych, wyznaczonych do regulacji ruchu, o charakterze ich pracy, jako przedewszystkiem czynnika współdziałającego, dozorującego prawidłowości ruchu, a na końcu dopiero jako elementu karzącego. Stosunek ich do wszystkich powodujących kolizje ma być jednakowy, bez względu na uchwytność „ewidencyjną".

Ma być zniesione zbędne ogniwo w postaci nakazu karnego w razie zakwestjonowania słuszności doraźnego nakazu (t. zw. mandatu) karnego starostwo wyznaczy odrazu rozprawę.

Referenci starościńscy zostaną zinstruowani o zachowaniu wszystkich norm karnego postępowania administracyjnego. Przewidziane są perjodyczne ich zebrania w Kom. Rządu, celem jednolitego kwalifikowania wykroczeń.

Ujednostajnienie takie niewątpliwie ułatwi pracę władzy sądowej. I dzięki temu można się spodziewać, że Sąd Okręgowy będzie w stanie rozpatrzeć każde odwołanie w ciągu 1—1½ miesiąca (a nie jak obecnie po 4—5 miesiącach).

*

Automobilklub Polski, Touring Klub, i samochodowe związki zawodowe z satysfakcją poprą w łonie swych organizacji ten nowy a właściwy kurs zapobiegawczej i współdziałającej opieki w terenie, oraz wnikliwsze a szybsze rozwiązywanie zatargów porządkowych przed forum administracyjnem i sądowem.

Życzyćby sobie należało, by i wojewódzkie władze prowincjonalne corychlej zastosowały podobne ujęcie sprawy.

a. K. W.

ORZECZNICTWO SĄDÓW A RUCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W całym szeregu wyroków sądowych zarówno na korzyść oskarżonych w sprawach wypadków samochodowych jak i na niekorzyść ich zapadających, daje się zauważyć moment dominujący oparty na właściwej szybkości jazdy. Element motywacji zachowania się kierowcy lub subjektywnego poglądu świadków na ocenę szybkości jazdy w konkretnym wypadku wybija się na plan pierwszy w poszczególnych sprawach.

Artykuły 37 i następne Rozporz. Prez. Rzpltej z dn. 27. I. 28 r. wskazują normy szybkości i dają ogólne zasady,—a więc, żeby szybkość ruchu nie zagrażała bezpieczeństwu publicznemu i aby kierowca panował w każdej chwili nad pojazdem oraz, aby przy wymijaniu zmniejszał szybkość, — nie mówiąc już o znanych ogólnie dopuszczalnych granicach szybkości jazdy, czy to na szosie, czy w zabudowanych dzielnicach i t. d.

Jednakże te zasady i maksymalne szybkości w zastosowaniu do konkretnych wypadków stwarzają niesłychane trudności w sensie rozbieżności zdań i oceny czy i o ile kierowca jechał z właściwą szybkością.

Poniżej przytaczamy jedno z ostatnich orzeczeń Sądu Najwyższego, w którem znajdujemy interpretację przepisów wyżej cytowanego rozporządzenia,—uważając, że przy często zdarzających się tragicznych wypadkach samochodowych, kwestja należytej szybkości jazdy na drogach naszych, które do dobrych przeważnie nie należą, — ma istotnie nader ważne znaczenie.

Orzeczenie dotyczy wypadku uszkodzenia ciała przez najechanie autem na osobę, która w porze deszczowej, a więc gdy jezdnia była śliska, zeszła z chodnika, aby przejść przez jezdnię. Oskarżony został skazany przez Sądy pierwszej instancji, na tej zasadzie, iż Sąd uznał nadmiernie szybką jazdę w danym wypadku biorąc pod uwagę, iż pokrzywdzona rozglądała się schodząc z chodnika na jezdnię i samochodu nie zauważyła, a świadkowie sygnałów zbliżającego się auta nie słyszeli.

Obrona oskarżonego w skardze kasacyjnej wysunęła szereg zarzutów przeciwko wyrokowi: 1) że sąd wysnuł błędny wniosek z wyjaśnień oskarżonego co do niezachowania przepisów § 37 powołanego wyżej rozporządzenia, bowiem oskarżony stwierdził, że jechał początkowo z szybkością 15 klm., a kiedy ujechał 40 kroków zmienił bieg na szybszy wskutek czego nastąpiło automatyczne hamowanie maszyny i zmniejszenie szybkości, — ze względu na to że przy zmianie biegów samochodu następuje wyłączenie rozpędu na tylne koła i włączenie innego biegu; 2) że sąd oparł wniosek o szybkiej jeździe oskarżonego na zeznaniach świadków A i B, aczkolwiek z zeznań tych wynika, że nie widzieli oni nadjeżdżającego samochodu; 3) że sąd nieuwzględnił opinji biegłego stwierdzającego zachowanie dużej przytomności umysłu u oskarżonego, skoro na krótkiej przestrzeni zahamował maszynę, przez co dał dowód panowania nad prowadzonym pojazdem; 4) że sąd nieuwzględnił okoliczności, iż świadkowie A i B stwierdzili, że nie słyszeli sygnałów, z czego nie wypływa ustalenie sądu, iż sygnałów nie było.

Rozpatrując te zarzuty skargi kasacyjnej Sąd Najwyższy ustalił następujące kwestje:

Jak wynika z uzasadnienia za-

skarżonego wyroku, decydującem ustaleniem Sądu Okręgowego w przedmiocie nieprzepisowej szybkości jazdy jest to, że oskarżony — pomimo, iż w dniu krytycznym padał deszcz i jezdnia była śliska, — jechał z szybkością, która musiała być znaczna i nieprzepisowa, skoro ani pokrzywdzona ani świadek, schodząc z trotuaru na jezdnię i rozejrzawszy się, nie widziały jeszcze samochodu i **skoro oskarżony nie potrafił na czas zapanować nad samochodem.** Dlatego też, gdyby nawet uznać za zasadny zarzut kasacji, iż sąd wysnuł błędny wniosek z wyjaśnień oskarżonego,—to uchybienie to nie może powodować uchylenia wyroku, skoro wniosek o nadmiernej szybkości oparty został na innych również przesłankach. Niezasadny jest również zarzut kasacji, jakoby sąd, — przez ustalenie, że oskarżony jechał z nadmierną szybkością, — stanął w sprzeczności z opinją biegłego co do tego, że maksymalna szybkość jazdy oskarżonego mogła wynosić do 20 klm., gdyż **pojęcie nadmiernej szybkości w rozumieniu cz. I § 37 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych nie jest równoznaczne z pojęciem maksymalnej szybkości** (cz. II § 37).

Wniosek o nadmiernej szybkości jazdy sąd ustalił na przesłance, iż oskarżony nie mógł w porę zahamować samochodu, oraz na przesłance, iż świadkowie schodząc z trotuaru na jezdnię obejrzeli się na strony i jeszcze samochodu wówczas nie widzieli, a więc musiała być ta szybkość zdaniem sądu nadmierna,—skoro pokrzywdzona nie zdołała przejść kilka kroków, a samochód już zdążył nadjechać.

Aczkolwiek istotnie pokrzywdzona i świadek A, zeznały, że sygnałów nie słyszały i aczkolwiek kasacja słusznie wywodzi, że w ten sposób złożone zeznania nie wyłączają faktu, iż sygnały były dawane, — to jednak na podstawie powyższych zeznań w związku z oświadczeniem biegłego, iż gdyby sygnały były dawane, to świadkowie niewątpliwie słyszeliby takowe, — sąd miał prawo wysnuć wniosek, że oskarżony sygnałów nie dawał.

Niezasadny jest wreszcie zarzut kasacji co do zachowania się pokrzywdzonej, gdyż Sąd orzekający ustalił, że pokrzywdzona przed zejściem na jezdnię rozejrzała się na obie strony, lecz ani ona ani świadkowie nie dostrzegli samochodu i sygnałów ostrzegawczych nie słyszeli, z czego Sąd zasadnie wysnuwa wniosek, że pokrzywdzona była w tych warunkach uprawniona do przejścia przez jezdnię.

W innem orzeczeniu także ważnem z punktu widzenia regulowania szybkości jazdy Sąd Najwyższy rozpatrując zarzuty skargi kasacyjnej, daje zapatrywanie swoje na miarę szybkości.

Mianowicie obrona w pewnej sprawie wywodzi, że dowolny i sprzeczny z okolicznościami sprawy jest wniosek Sądu pierwszej instancji co do tego, że nieostrożność oskarżonego polegała na nieznajomości maszyny z jego strony, oraz na nienależytem normowaniu szybkości, — wówczas, gdy świadek stwierdził, że szybkość była normalna, zaś z opinji biegłego wynika, że gdyby auto jechało szybko wywróciłoby się już na jezdni, a ustalonem zostało, że wjechało ono na chodnik, uderzyło o ścianę i wywróciło się dopiero po odskoczeniu.

Przeciw tym wywodom obrony Sąd Najwyższy wyprowadził następujące motywy.

Sąd Okręgowy, opierając się na opinji biegłego uznał, że przyczyną wypadku było raptowne hamowanie nożnym hamulcem w momencie zarzucenia auta, co jest niedopuszczalne, zwłaszcza, przy wywrotnych wozach, do których należało auto prowadzone przez oskarżonego. Nieznajomość maszyny przez oskarżonego, jak wynika z uzasadnienia wyroku, Sąd dopatruje się właśnie w nieprawidłowem hamowaniu auta, a więc w okoliczności, stwierdzonej na rozprawie przez biegłego. Sąd zgoła nie ustala, by oskarżony jechał z niedozwoloną szybkością, przychyla się jedynie do opinji biegłego, że oskarżony nie normował szybkości tak, by uniemożliwić zajście wypadku w razie zarzucenia auta.

Z powyższych ustaleń Sądu Najwyższego możemy wyciągnąć wnioski odróżniające: a) pojęcie **nadmiernej szybkości** — które będzie wyrażać się w tem, że kierowca musi stosować taką szybkość w obliczu pewnych sytuacyj, aby potrafił **na czas** opanować auto, zatem będzie tu oceniana szybkość według okoliczności wypadku, — oraz b) pojęcie **dozwolonej szybkości** według przepisów stawiających pewne granice szybkości w zależności od tego, czy jazda odbywa się np. przez osiedla lub przez most.

E. Wiś.—sędzia.



PODSTAWĄ DOBREJ OBSŁUGI DOBRE WARSZTATY REPARACYJNE

ZAKŁADY CITROËN w myśl zasady, że nie wystarczy sprzedać samochód, lecz należy również go obsłużyć i przygotować jaknajlepsze warunki dla jego eksploatacji i konserwacji, stworzyły pierwszą i bodajże jedyną organizację w Europie do usług klijenteli.

Dlatego też właściciel samochodu Citroën jest uprzywilejowany w stosunku do właścicieli samochodów innych marek, a tę uprzywilejowaną sytuację zawdzięcza stałej i czujnej opiece, jaką roztacza nad nim fabryka w każdym miejscu i czasie.

Własne warsztaty reparacyjne, stacje obsługi, składy części zamiennych Citroëna chronią automobilistę od wyzysku ze strony niekompetentnych przedsiębiorstw i stwarzają doskonałe warunki do taniego i przyjemnego wykorzystania posiadanego samochodu w atmosferze pełnego zaufania.

Warszawska fabryka Citroën, a ściślej mówiąc, jej WZOROWY WARSZTAT REPARACYJNY stanowi ośrodek organizacji Citroën w Polsce, która w pełni daje te wszystkie korzyści, które są oddawna udziałem Citroënisty zagranicą.



Widok warszawskiej fabryki Citroën od ul. Górnośląskiej, gdzie mieści się również stacja obsługi oraz warsztaty reparacyjne.

Warsztat ten
jest kierowany przez wybitnych specjalistów
zatrudnia doborowy, doświadczony i wyspecjalizowany w obsłudze Citroënów personel
stosuje wyłącznie oryginalne części zamienne Citroën oraz materjały najwyższej jakości
jest zaopatrzony w najnowsze maszyny i narzędzia
jest prowadzony na zasadach racjonalnej organizacji pracy.

Taka organizacja warsztatu pozwala na obniżenie kosztów reparacji do minimum, dając jednocześnie gwarancję solidnego wykonania.

Zupełną nowością w Polsce jest wprowadzenie STANDARYZOWANEJ WYMIANY ZESPOŁÓW (motory, skrzynki biegów, sprzęgła, dyferencjały i t. p.), co skraca bardzo znacznie czas wykonywania reparacji, a więc i unieruchomienia samochodu.

Zbliża się jesień i zima, okres, kiedy warunki atmosferyczne i drogowe utrudniają pełne wykorzystanie samochodu, jest to więc najlepszy moment do przeprowadzania niezbędnych robót i napraw.

CZY „PROGRAM MOTORYZACJI" JEST ZŁY?

W zamieszczonym w Nr. 9 „Auta" artykule p. t. „O programie motoryzacji" atakuje p. inż. Rużycki w sposób bardzo agresywny zawartą obecnie przez P. Z. Inż. umowę z firmą Ad. Saurer w Arbon. Ponieważ w artykule tym poruszono kilka kwestyj technicznych, jak wybór odpowiedniego dla naszych warunków typu, oraz zakwestjonowano, rzekomo zbyt wysoką w stosunku do jakości, cenę samochodów Saurera, a zarzuty te są oparte na nieco fałszywych przesłankach, chciałbym w kilku słowach, jako osoba zupełnie niezależna tak od firmy Saurer, jak też od P. Z. Inż. objektywnie przedstawić korzyści wynikające z zakupienia licencji na samochody „Saurer", uzasadnić ich wysoką cenę i wreszcie wyjaśnić sprawę „przestarzałych" metod fabrykacji wspomnianej firmy. Do zabrania głosu w tej sprawie czuję się powołanym, gdyż pewien czas przebyłem na praktyce w zakładach Saurera w Arbon.

Po tym wstępie wyjaśniającym przystępuję do wypowiedzenia kilku luźnych uwag na tematy poruszone w artykule p. inż. Rużyckiego.

Więc przedewszystkiem cena samochodów Saurera, jest rzekomo zbyt wysoka z powodu przestarzałych metod fabrykacji. Otóż cena samochodów Saurera z silnikiem Diesla (te tylko wchodzą w tym wypadku w rachubę) jest w stosunku do cen samochodów benzynowych tej klasy wyższa (jest to skompensowane w ogólnych kosztach jazdy z uwzgl. amortyzacji, ogromną oszczędnością na kosztach paliwa), przyczem Diesel Saurera jest jednym z najdroższych samochodów ciężarowych o popędzie ropą. Ta wysoka cena jest jednak uwarunkowana, nie „przestarzałemi metodami fabrykacji", które miałem zresztą sposobność poznać na miejscu, ale tak jakością materjału jak też i ogromnemi kosztami prac badawczych na polu próbnem (Versuchstand), dzięki którym Diesel Saurera stoi na bardzo wysokim stopniu doskonałości. Tu należy zaznaczyć, że cena Saurera nie przekracza zbytnio cen innych samochodów tej klasy, a jest nawet nieco niższa od niektórych. Oczywiście jest dużo samochodów benzynowych znacznie tańszych, ale o ile mi wiadomo, chodziło właśnie o wprowadzenie na rynek polski samochodów z motorami Diesla. Najpoważniejszym względem przemawiającym za wyborem silnika Diesla jest jego ogromna oszczędność, wyrażająca się stosunkiem kosztów paliwa dla silnika benzynowego, do kosztów paliwa dla silnika Diesla, który to stosunek wynosi od 3,8 do 4,7!

Nie można zresztą traktować ceny samochodu oderwanie; należy równocześnie przedyskutować jakość, jak też i walory konstrukcyjne samochodu, przyczem ten ostatni punkt przy kupnie Diesla samochodowego jest decydującym, gdyż ten typ silnika, mimo osiągniętej już dużej doskonałości, jest jeszcze w stadjum rozwoju, a więc należało wybrać typ motoru o konstrukcji najbardziej dojrzałej i możliwie najprostszej. Z poznanych przezemnie silników samochodowych Diesla, jedynie trzy odpowiadają tym wymaganiom; są to Deutz, Junkers i Saurer, przyczem Junkers niezbyt nadaje się do projektowanej produkcji w kraju, ze względu na większe trudności tak obróbcze jak i montażowe (duże ciśnienie wstrzykowe, układ dwutłokowy i t. p.). Wybór padł zresztą zapewne i dlatego na Saurera, że chodziło o zainteresowanie kapitału szwajcarskiego, a nie niemieckiego.

Miałem sposobność przekonać się, na jak wielkie trafia się trudności, nietylko przy opracowywaniu nowego typu, ale i przy produkcji Diesli samochodowych i oceniając je, dochodzę do wniosku, że P. Z. Inż. postąpiły bardzo dobrze, korzystając z licencji Saurera i zaczynając od montażu, gdyż jest to prawie jedyne, a zarazem najtańsze, wyjście z sytuacji. Jest rzeczą bardzo wątpliwą, aby udało się u nas znaleźć fachowców, zdolnych do opracowania Diesla samochodowego, a gdyby nawet to się powiodło, to próby pochłonęłyby mnóstwo czasu i pieniędzy, podczas gdy dzięki umowie, P. Z. Inż. będą korzystać z ogromnego zasobu doświadczeń firmy Saurer, która dziś nieprzerwanie pracuje nad wielu problemami związanymi z silnikami Diesla. Ze stanowiska technika należy uważać nawiązanie stosunków z Saurerem za nadzwyczaj korzystne.

Pozostaje jeszcze wyjaśnienie zupełne kwestji: produkować samemu czy też montować. Z punktu widzenia gospodarczego najkorzystniejszem jest produkowanie w kraju, technik jednak musi się zastanowić, czy jesteśmy w możności rozpocząć odrazu produkcję kompletnego wozu i czy samochód, a zwłaszcza silnik będą równie dobrze wykonane, jak je wykonuje fabryka szwajcarska, mająca za sobą dziesiątki lat doświadczenia, no — i odpowiednie maszyny i kapitały. Przypuszczam, że p. inż. Rużycki, jako fachowiec, zdaje sobie jednak sprawę z trudności, na jakie napotkać musi zaprowadzenie odrazu produkcji całego samochodu, a nie rozpoczęcie fabrykacji od montowania i stopniowe przechodzenie do samodzielnego produkowania, przyczem nawet w najlepszym razie będziemy zmuszeni sprowadzać z zagranicy takie części, jak pompki paliwowe i rozpylacze, których fabrykacja w kraju poprostu nie opłacałaby się, o ile byłaby wogóle do przeprowadzenia. (Nb. fabryka Scintilla biedzi się już długo nad skonstruowaniem pompki paliwowej i rozpylacza, co się jej jednak, mimo dużego doświadczenia w dziedzinie mechaniki precyzyjnej jeszcze nie udało).

Czy przejście fabryki na montowanie dobrych samochodów z części zagranicznych, z widokami na dość szybkie zaprowadzenie własnej produkcji — jest cofaniem się po tradycjach, jakie ma ta fabryka w postaci 800 przez siebie wyprodukowanych samochodów — powiedzmy otwarcie, klasy o wiele niższej niż samochody Saurera, — jest również rzeczą względną i mówienie w takim wypadku o „degradacji" danej fabryki, jest conajmniej lekką przesadą.

Że sposób uruchomienia własnej produkcji przez rozpoczęcie montowania jest dobry i korzystny, o tem świadczą piękne wyniki firmy „OM" w Brescii, która kupiła licencję od Saurera i mimo naprawdę poważnych tradycyj w budowie własnych samochodów, zaczęła skromnie od montażu, a dziś produkuje samodzielnie pierwszorzędne ciężarówki z Dieslami.

Sądzę, że strona handlowa umowy z Saurerem nie przedstawia się również zbyt tragicznie (o ile mi wiadomo, samochody Saurera kupujemy za pieniądze z długoterminowych kredytów uzyskanych w bankach szwajcarskich, finansujących Saurera), a więc motoryzacja naszego kraju nie jest na tak złej drodze, aby nie móc oczekiwać za rok (dzisiaj jeszcze zawcześnie na ocenę) naprawdę dodatniego bilansu i rozwiązania tak wielu spornych problemów motoryzacji.

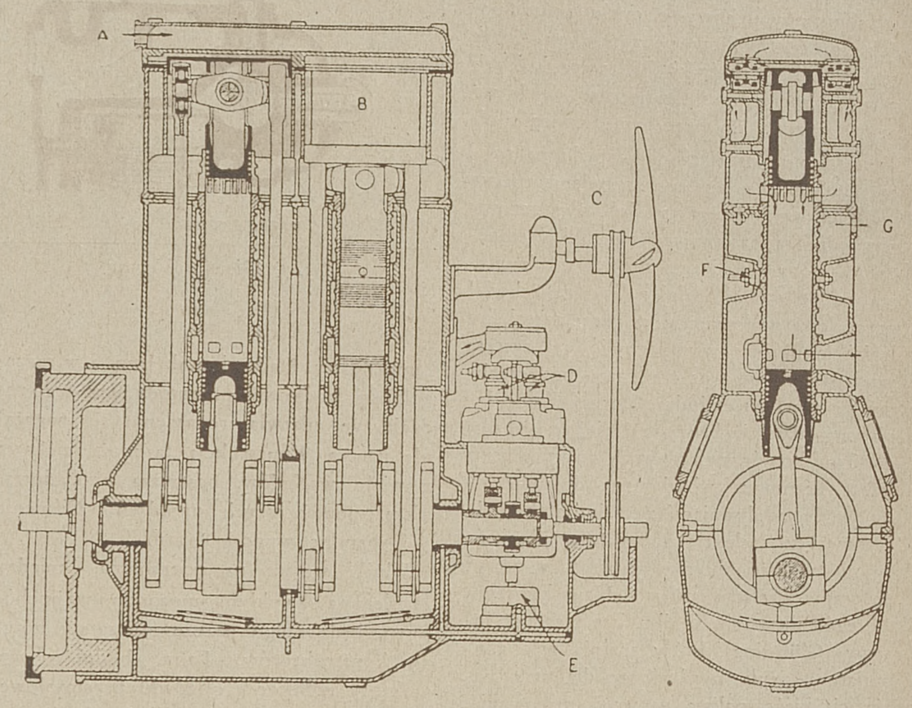
xy.

Inż. EUG. PORĘBSKI

Silniki Diesla w zastosowaniu do samochodów

(Dokończenie).

Przekrój silnika Junkersa mamy przedstawiony na rys. 1. Przypatrzywszy się bliżej szczegółom jego konstrukcji, nabiera się zaufania do tej na pozór dziwnie skomplikowanej maszyny. System dwu tłoków w jednym cylindrze nie jest nowy. Silniki poziome, stałe, wykonane według planów Ochelhausera, posiadały identyczne rozwiązanie. Ta konstrukcja w zastosowaniu do silnika Diesla ma swoje niezaprzeczone zalety. Dzięki temu, że jest to silnik dwutaktowy, odpadają zawiłe przeniesienia popędowe dla zaworów, łatwiejsze jest odprowadzanie ciepła a wreszcie odpada konieczność budowania masywnej i mocnej pokrywy względnie głowicy cylindrowej. Ilość elementów jest w ten sposób zmniejszona, konstrukcja jest prostsza, choć przybywa o dwa korbowody więcej dla każdego cylindra.



Rys. 1. Silnik Junkers—Diesel (przekrój).

Górny tłok, jest wykonany jako podwójnie działający. Z jednej strony porusza się on w cylindrze roboczym, z drugiej w cylindrze sprążającym czyste powietrze. Nad cylindrem roboczym znajduje się cylinder powietrzny, o kształcie owalnym. (rys. 1. B.). Ten cylinder służy do wciągania świeżego powietrza przez rurę A. i sprężania go, w chwili podnoszenia się górnego tłoka. Powietrze sprężone gromadzi się w okolicy cylindra roboczego i spręża też częściowo powietrze w karterze, lecz nie sięga tak nisko. W odpowiedniej chwili, gdy zostaną odkryte szpary umieszczone w górnej części cylindra roboczego wpada ono do wnętrza i wypycha spaliny przez dolne odsłonięte szpary wydechowe. Dzięki temu że zapas tego świeżego powietrza, nie zetknął się z powietrzem w karterze, jest ono dość chłodne, czyste i wolne od smarów. Wypełnienie cylindra roboczego jest nadto gwarantowane pod względem czystości następnego ładunku, gdyż gazy spalinowe mają dość czasu na ujście przez dolne otwory w cylindrze będąc wypierane ładunkiem świeżego powietrza, napływającym od góry. Ponieważ otwory są umieszczone stycznie w stosunku do ścianek cylindra, więc świeże powietrze, wpływając tworzy wiry, które nieustają w czasie sprężania. Ten szczegół ma doniosłe znaczenie dla lepszego zmieszania powietrza z wstrzykiwanem paliwem.

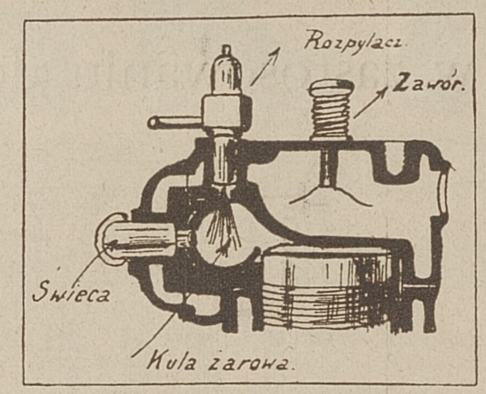
Chłodzenie cylindrów jest rozwiązane w ten sposób, że ściankę cylindra pokrytego żeberkami otacza koszulka dość blisko umieszczona (jak to widać z przekroju podłużnego, lecz rozszerzająca się w kierunku poprzecznym w pokaźne komory G). Rozpylanie paliwa odbywa się przy pomocy pompy D, wtłaczającej paliwo przez rozpylacz F. Pompa ta otrzymuje napęd bezpośrednio z wału korbowego odpowiednio wydłużonego, co też przyczynia się do uproszczenia konstrukcji. Z tej części wału odbywa się również napęd pompy oliwnej smarującej łożyska. Najważniejszą niewątpliwie zaletą silników dwutaktowych jest uwolnienie się od zaworów, przymusowo sterowanych. W silniku Junkersa, stosowane są po dwie klapy ssące i dwie tłoczące, dla każdego cylindra, samoczynnie otwierające się, pod naporem różnicy ciśnień. Klapy te są umieszczone po obu stronach cylindra powietrznego. Świeże powietrze wsysane i wtłaczane do cylindra roboczego, przechodzi przez filtr, co przyczynia się do konserwacji cylindrów i tłoków.

Jasną jest rzeczą że w silniku, w którym niema zaworów, mechanizmu sterującego, gaźnika i magneta, praca jego może odbywać się z wielką pewnością ruchu. Wszelkie bowiem przerwy, uciążliwe wyszukiwanie błędów w silnikach posiadających zawory, gaźniki i magneta, w większości wypadków przypisać należy tym organom. Nic więc dziwnego że dla lotnictwa ten typ silnika Diesla ma największe na razie szanse powodzenia. Nagłe unieruchomienia silników lotniczych, w połowie przypisać należy wadliwemu działaniu gaźników, w połowie systemowi zapalania. Również częste pożary mają swe źródło w wadliwości działania tych organów, przyczem obecność łatwo palnej benzyny powiększa tragizm sytuacji, zarówno w powietrzu jak i w czasie nieszczęśliwego lądowania. W silnikach Diesla syst. Junkersa żadna z tych ewentualności zajść nie może, trudno bowiem przypuścić by pompka paliwowa zawiodła przy względnem nawet dozorze i jakiej takiej konserwacji. Z pomiędzy licznych silników Diesla przystosowanych do popędu samochodów, silnik Junkersa należy do najlżejszych. Waga silnika 3-o cylindrowego o 6 tłokach i mocy 80 koni jest tak nieznaczna, że na konia wypada zaledwie 6 kg. Silnik lotniczy Junkersa 6-cylindrowy o 12 tłokach i mocy 650 koni, posiada na konia wagę zaledwie 1.23 kg. Silniki innych firm przekraczają 8 kg. na konia mocy.



Rys. 2. Głowica Kruppa.

Jedynie Krupowi udało się skonstruować silnik lżejszy, bo o wadze 4.7 kg. na konia, lecz tego nie można zaliczyć do silników Diesla, choć pracuje na paliwie ciężkiem. Jest to silnik wybuchowy o cyklu pracy podobnym do silników benzynowych. Silnik ten posiada 2 gaźniki Pallas, w których przy rozruchu musi znajdować się łatwo palna benzyna. Po nagrzaniu głowicy silnika, następuje przełączenie napędu na paliwo ciężkie. Dla lepszego rozpylenia paliwa tak ciężkiego jak nafta lub olej gazowy niezbędne są następujące warunki. Temperatura wody chłodzącej musi być nie niższą od 60 stopni, dalej paliwo przechodzi przez lejki umieszczone w rurze ssącej, by lepiej je można było rozpylić, po trzecie musi paść ta mgła na rozgrzaną powierzchnię we wnętrzu cylindra. Do gaźników dopływa oddzielnie benzyna i ciężkie paliwo, do dwu komór połączonych wspólną rurą ssącą. Termostat wbudowany do przewodu wody odpływającej z cylindra, posiada automatyczny elektryczny przełącznik, który po podniesieniu się temperatury ponad 60° sam przełącza paliwo. Najciekawszym szczegółem w tym silniku jest pierścień żarowy (Glüh ring), który spełnia rolę akumulatora ciepła, niezbędnego dla utrzymania ciężkiego paliwa w stanie parowania. Pierścień ten w stanie rozgrzanym, oddaje nagromadzone ciepło z poprzedniego okresu spalania, nowej porcji paliwa i rozpyloną mgłę doprowadza do stanu pary łatwo mieszającej się z powietrzem i łatwo zapalnej. Jest on wykonany ze specjalnej stali i odporny na niszczące działanie wysokiej



Rys. 3. Głowica Vomag.

temperatury. Nadto kształt jego, a w szczególności środkowej przegrody, jest tego rodzaju, że ułatwia rozpylenie i nagrzanie paliwa. Konstrukcja ta może ciekawa z wielu względów, odstrasza przeładowaniem, pomocniczych urządzeń. Ciśnienie kompresyjne wynosi 8 atm.

Silniki stojące na pograniczu, między Dieslem a zwykłym motorem wybuchowym, będą długo jeszcze zaprzątały umysły konstruktorów. Lanz, budujący swe traktory rolnicze i ciągówki przemysłowe, Hesselman i Vomag, posiłkują się jeszcze podobnie jak Krup, głowicą żarową, w której zapalenie rozpylonego paliwa ciężkiego następuje wskutek zetknięcia się z nagrzanym metalem, tworzącym specjalną komorę. Ciśnienie kompresyjne w takim silniku Vomag dochodzi do 25 atm., a w chwili spalania do 40, a więc przebieg jest podobny jak w czystej konstrukcji Diesla, a jednak komora parująca ma tu decydujące znaczenie. Vomag używa pompki paliwowej Bosch, dla nagrzania posługuje się świecą żarową, lecz po uruchomieniu silnika korzysta z ciepła nagromadzonego w kulistej komorze umyślnie przegrzanej. Może być, że daje to zupełną gwarancję pracy i niezawodności silnika, lecz można do tego samego celu doprowadzić nieznacznie zwiększając sprężenie wstępne. Zmniejszenie ciśnienia nie wpłynęło na ulżenie konstrukcji, gdyż w silniku Vomag wypada na konia 7.4 kg.

Jak już wspomnieliśmy na wstępie, powzięcie decyzji przy wyborze silnika samochodowego typu Diesla, nie będzie zadaniem łatwem, wobec tak licznych odmian i tylu nastręczających się myśli krytycznych, jak i niewątpliwych zalet. Zaznaczyć jednak należy, że pęd do oszczędności w kosztach utrzymania samochodów ciężarowych i autobusów jest tak wielki, że liczne fabryki polecają swe silniki oddzielnie, bez obowiązku kupna całego samochodu, proponując usunięcie silnika benzynowego już trochę zużytego i zastąpienie go Dieslem. Ponieważ silniki te są wcale tanie, jak na nasze stosunki, można niebawem oczekiwać, że wielu posiadaczy samochodów, obliczonych na pracę zarobkową, zacznie wymieniać swe stare motory benzynowe, na niezawodne silniki Diesla. Ideę tę szczególniej propaguje Mot. Werke Mannheim podobno z bardzo dobrym skutkiem...

ELASTYCZNOŚĆ SILNIKA SAMOCHODOWEGO

Jednem z najaktualniejszych zagadnień w dziedzinie budowy samochodów jest powiększenie elastyczności tychże, bez znacznego zwiększenia zapotrzebowania mieszanki palnej i oliwy. Rozwiązanie tego zadania świadczy poniekąd o jakości nowoczesnego samochodu. Zadość uczynienie tym wymogom zmusza do konstrukcji silników o wielkiej rezerwie mocy. Wozy wykazujące żądaną moc przy najwyższej szybkości i w parze z nią idącem wysokiem termicznem i dynamicznem obciążeniem, o ile są wyposażone w elastyczny silnik, posiadają tę moc już przy znacznie mniejszem obciążeniu i przy zwykłej szybkości. Moc 4-taktowego silnika oblicza się w sposób następujący:

$$N = \frac{F.\ s.\ n.\ i.\ p_{śr}}{2.60.75}$$

p = ciśnienie średnie na tłok w kg/cm².

$$F = \frac{d^2.\ \pi}{4}$$ = powierzchnia tłoka w kw.ctm.

s = skok tłoka w m.
n. = ilość obrotów na minutę
i = ilość cylindrów.
N = ilość KM w kgm/sek.

Z powyższej formułki widzimy, że moc można podnieść albo przez zwiększenie pojemności cylindra, albo przez zwiększenie sprężenia i ilości obrotów. W krajach, w których podatki samochodowe niezależne są od pojemności cylindrów, (Ameryka), przemysł samochodowy ma ułatwione zadanie wzmożenia mocy, w krajach natomiast, gdzie wysokość podatku opiera się na pojemności cylindrów, oszczędność zmusza do budowy maszyn o małej pojemności. Ponieważ wysokości sprężania i ilości obrotów nie można zbytnio podnosić, przeto w krajach, w których wysokość podatku zależy bezpośrednio od mocy, przeważają stosunkowo słabe silniki. Tem ważniejszem jest zadanie zwiększenia mocy bez wpływu na pojemność cylindrów. Warunek ten da się spełnić przez zmniejszenie strat powstałych wskutek mechanicznego tarcia łożysk, tłoków w ścianach cylindrów, strat próżniowych, powstałych wskutek ssania mieszanki, i przez zwiększenie stopnia napełnienia t.j. stosunku faktycznie zasysanej zawartości do pojemności cylindra. Doświadczenia wykazały, że przy 10-procentowem zwiększeniu stopnia napełnienia moc wzrasta o 18%. Opór strumienia w karburatorze, w przewodzie zasysającym i w zaworach powoduje straty 10—25-cio procentowe.

Wybitny wpływ na zjawiska zachodzące w silniku posiada karburator. Od sposobu, w jaki spełnia on swoje zadanie, zależy w wielkim stopniu elastyczność, oszczędność i poniekąd moc samochodu. Działanie karburatora musi się zastosować do czterech głównych rodzajów ruchu: biegu jałowego, częściowego, pełnego i obciążenia zmiennego.

Wyniki doświadczeń robionych w tym kierunku w Instytucie doświadczalnym dla samochodów przy Politechnice Berlińskiej pod' przewodnictwem prof. G. Becker'a

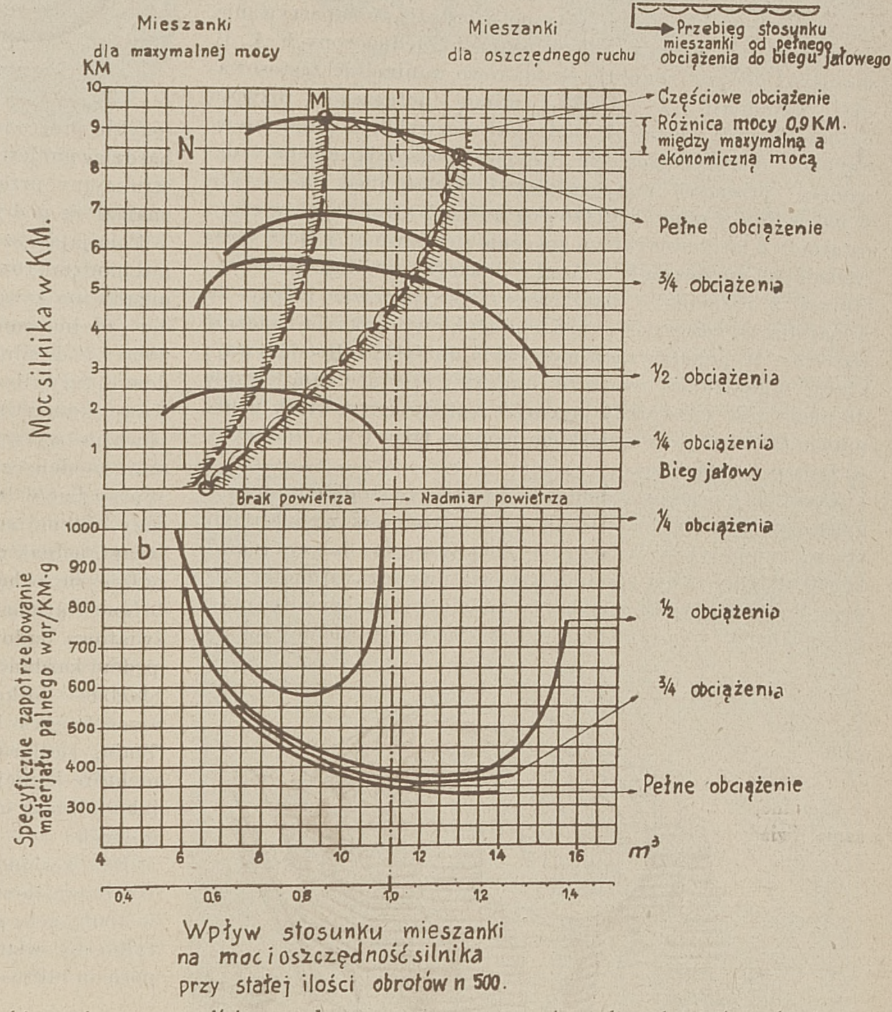
przedstawone są w niżej podanym wykresie.

Wykres ten ilustruje zależność mocy silnika od składu mieszanki, przy tej samej regulacji przepustnicy. Podziałka długości wyraża stosunek ilości powietrza do benzolu w $m^3/1$ kg. benzolu. Ilość powietrza jest podana przy ciśnieniu 737,6 mm. rtęci i 15^0 Celsjusza. Podziałka dodatkowa wyraża stosunek powietrza zawartego do ilości powietrza potrzebnego dla idealnego zupełnego spalenia. Część dolna wykresu wykazuje specyficzne zapotrzebowanie benzolu w gr/1 KM. g.

Punkty wierzchołkowe są połączone krzywą, która podaje maksymalną moc. Punkty najmniejszego zapotrzebowania benzolu, zrzutowane na krzywe mocy, wykazują stopień nasycenia mieszanki wymaganej dla najekonomiczniejszego ruchu. Prawe końce wykresu podają najuboższą mieszankę, przy której silnik z powodu ubóstwa mieszanki staje. Im mniejsza jest ilość obrotów i niższy stan cieplny silnika, tem większe są wahania w zużyciu materjału pędnego już przy małej zmianie stosunku mieszanki (wahania między 570 — 1000 gr/1KM g.), pomimo stałego obciążenia i stałej ilości obrotów. Z wykresu tego widzimy również, że najmniejsze zapotrzebowanie mieszanki związane jest z ściśle określonem obciążeniem. Aż do jednej trzeciej mniejwięcej obciążenia ruch jest jeszcze ekonomiczny; z dalszą zniżką obciążenia zapotrzebowanie wzrasta gwałtownie. Konstruktor musi więc wybrać objętość skokową silnika i przeniesienie w osi tylnej w ten sposób, żeby obciążenie przy najczęściej używanej szybkości i przy zwykłym oporze podczas jazdy na równym terenie odpowiadało tej mocy, przy której zużycie materjału pędnego jest najmniejsze. Przy ekonomicznem uregulowaniu mieszanki osiąga silnik przy pełnem obciążeniu moc nieco mniejszą, aniżeli przy bogatem, ale nieekonomicznem. Różnica mocy między oszczędną a maksymalną regulacją dochodzi do 13%. W tym celu trzeba ekonomiczną mieszankę przy zupełnie otwartej przepustnicy wzbogacić dodatkiem benzolu, aż do osiągnięcia największej mocy. W ten sposób osiągnięte zwiększenie mocy okupione jest zmniejszeniem ekonomji. Przekroczenie stosunku mieszanki w kierunku zbytniego wzbogacenia lub zubożenia tejże prowadzi do ładunków, które są bardzo trudno zapalne, lub których szybkość spalania jest tak mała, że następujący ładunek sam przez się zaczyna się palić. Oszczędne mieszanki muszą być w obrębie poszczególnych ładunków i w podziale na poszczególne cylindry w wysokim stopniu jednolite. Niejednolitość, wymaga bogatszych ładunków, gdyż najuboższy musi się jeszcze znajdować w granicach zapalności. W mieszankach mokrych rozkładają się cięższe specyficznie składniki strumienia pod wpływem dynamicznych działań i jednostajność ładunku zostaje zatracona. W suchych mieszankach natomiast, których temperatura jest wyższą od temperatury skraplania, powyższy rozkład jest niemożliwy *).

Najlepszym więc sposobem uzyskania jednostajnych ładunków jest stworzenie suchej mieszanki przez ogrzanie tejże przed pierwszem rozgałęzieniem przewodu zasysającego. Silne ogrzanie zmniejsza przy pełnem obciążeniu silnika ciężar ładunku, a w parze z tem idzie obniżenie się mocy. Największe wyzyskanie pojemności cylindrów przy całkowicie obciążonym silniku wymaga zimnych mieszanek, tak że temperatura mieszanki musi przy przejściu z pełnego na częściowe obciążenie szybko wzrość powyżej temperatury skraplania. Częściowe obciążenie wymaga ubogiej i ciepłej mieszanki. Taka mieszanka, wymagająca ścisłego zastosowania się karburatora do wszystkich rodzajów ruchu i doskonałego ogrzewania jest podstawą ekonomicznego działania karburatora. W nowoczesnym silniku samochodowym odgrywa wielką rolę szybka zmiana rychłości i obciążenia; wartość karburatora nieposiadającego tych własności znacznie się obniża, pomimo że działanie jego w ruchu jednostajnym byłoby bez zarzutu.

Ubogie mieszanki wymagają z termochemicznych i termodynamicznych powodów wysokiej temperatury w miejscu spalania. Na podwyższenie temperatury wpływają: wysokie sprężenie, wysoka temperatura mieszanki i resztek gazów, pozostałych po spaleniu (temperatura spalin) wzrastająca ze zmniejszeniem się obciążenia. Wielka szybkość spalania się bogatych mieszanek powoduje niskie temperatury resztek spalonych gazów, ubogie natomiast mieszanki spalają się pomału zwiększając tem samem temperaturę spalin.



Wpływ stosunku mieszanki na moc i oszczędność silnika przy stałej ilości obrotów n 500.

Im większa ma być elastyczność t. j. przyspieszenie samochodu tem idealniej musi karburator zadanie swoje spełniać. Rozmaite sposoby rozwiązania powyższych zagadnień są przyczyną żywej rywalizacji pomiędzy fabrykantami karburatorów. Owocem pracy w tej dziedzinie będzie niezawodnie w niedalekiej przyszłości karburator czyniący zadość wszelkim technicznym i ekonomicznym warunkom.

Inż. Ornstein.

*) Temperatura skraplania jest to temperatura, do której musi się ogrzać nie nasycona mieszanka, aż się stanie nasycona t. j. aż nabierze własności gazu

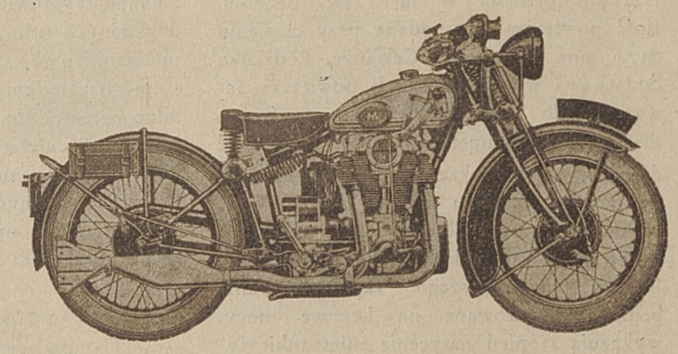
Inż. ADAM GLÜCK.

WPŁYW SAMOCHODU NA NOWOCZESNE KONSTRUKCJE MOTOCYKLOWE

Współczesny motocykl pod względem niezawodności funkcjonowania i wyposażenia nie ustępuje zupełnie samochodowi i dlatego często nazywają go autem na dwóch kołach. Podobnie jak samochód już przed laty zajął czołowe miejsce wśród środków lokomocji i stał się ważnym czynnikiem w życiu codziennem, tak obecnie motocykl, zachowując wprawdzie charakter sportowy, zdobywa coraz to większe znaczenie i używanym bywa do dłuższych podróży.

Motocykl uważany jest za początkowe narzędzie motoryzacji i stąd jego panowaniu nadają często krótkotrwały charakter przejściowy. Niektóre fakty potwierdzają to zapatrywanie, inne znów mu przeczą. Tak w Stanach Zjednoczonych A. P. motocykl obecnie znajduje stosunkowo minimalne zastosowanie, natomiast w Anglji, mimo potężnego rozwoju automobilizmu, cieszy się motocykl niezwykłą popularnością. Szybko motoryzujące się Niemcy posiadają mocno rozwinięty przemysł motocyklowy i wielką ilość motocykli. U nas w Polsce mimo kryzysu i ograniczeń wwozowych w ciągu ostatnich 2 lat motocyklizm znacznie się rozwinął, a ilość sprowadzonych (przeważnie z Anglji) maszyn jest dość pokaźną. Sądząc z rozmaitych okoliczności, przypuszczać należy, że w najbliższej przyszłości ruch motocyklowy w kraju znacznie wzrośnie. W popularyzacji motocykla doniosłą rolę odgrywają kluby, organizujące rozmaite imprezy i szerzące zamiłowanie do niego oraz wytwórczy przemysł motocyklowy, który u nas prawie nie istnieje (z wyjątkiem jednego typu CWS motocykli w Polsce nie budują).

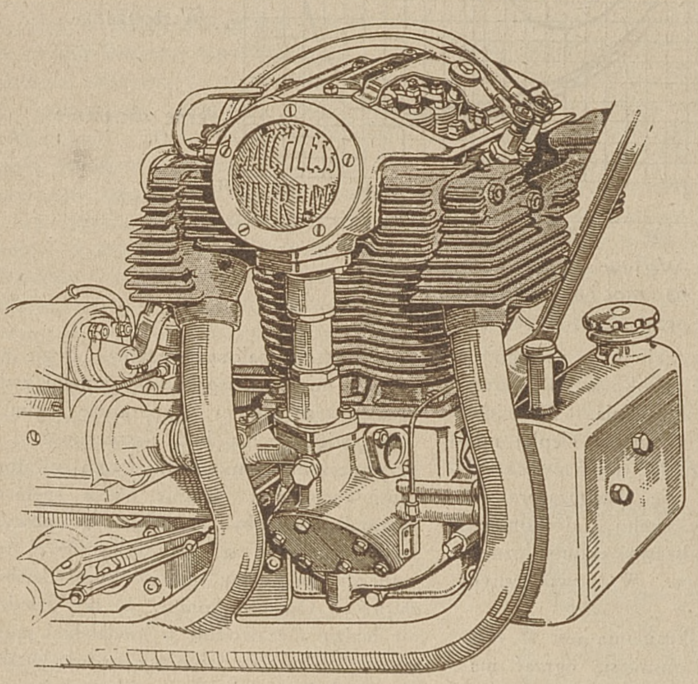
Zasadnicze postępy w budowie, które były środkiem do osiągnięcia w motocyklu dzisiejszej niezawodności zjednały mu rzesze sympatyków i wpłynęły ożywczo na dalszy rozwój konstrukcyjny, który spowodował światowy rozkwit motocyklizmu. Podczas gdy samochód przechodził powoli rozmaite stadja doskonalenia i tem samem „miał czas na ich trawienie", w motocyklu proces ten miał tempo przyśpieszone i wobec tego tembardziej nie jest dziwnem, że motocykl nie jeden szczegół konstrukcyjny przejął od swego starszego brata-samochodu lub znalazł się pod jego potężnym wpływem.



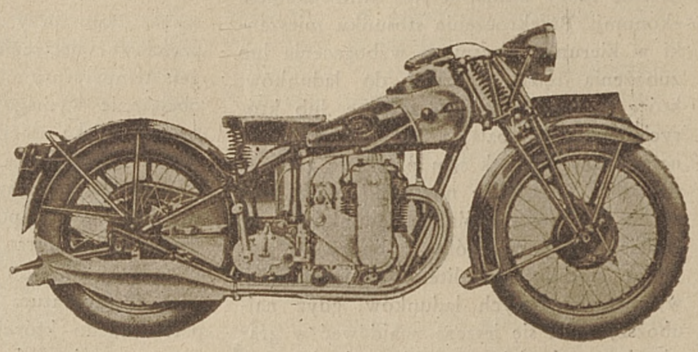
Czterocylindrowy Matchless z resorowanym tyłem.

Pomijając szczegóły bardziej wewnętrzne, jak np. napęd mechanizmu rozrządczego wałkiem królewskim, szczelne zakrycie urządzenia zaworowego, umieszczenie 3—4 zaworów na cylinder, zdejmowaną głowicę, obiegowe smarowanie pod ciśnieniem i t. d. silnik motocyklowy zaczyna odczuwać pod względem ilości cylindrów wpływ samochodowych wielocylindrówek. Nawet konserwatywni Anglicy nie potrafią się oprzeć i ostatnio poważne wytwórnie Ariel i Matchless wypuściły jednocześnie nowe modele czterocylindrowe 500, wzgl. 660 ccm. pojemności. Wprawdzie w tej klasie litrażu panuje jednocylindrówka, która przy obecnej swej doskonałości i prostocie oddaje wyśmienite usługi, jednak niewątpliwie udały debiut wspomnianych modeli odbije się echem w produkcji innych fabryk. Belgijska Fabrique Nationale, jako jedna z pierwszych, długo przed wojną światową budowała czterocylindrówki motocyklowe i to z napędem kardanowym. Z innych marek, stosujących ten w samochodzie doskonale wypróbowany typ silnika, wymienię: amerykańskie-Henderson, Indian-AC, francuskie-Motobecane, Train, Dollar-Chaise, niemiecki-Windhoff. Z wspomnianych niektóre istnieją już po kilka lat, większość powstała ostatnio jako odblask ośmio-dwunasto-i szesnastocylindrówek samochodowych.

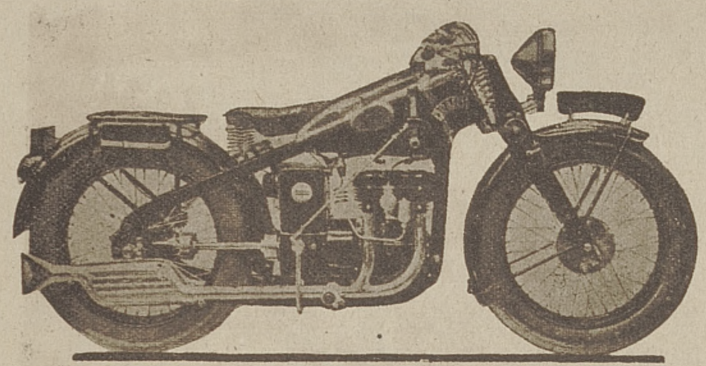
Bez kompletnej instalacji elektrycznej niepodobna sobie wyobrazić nowoczesnego samochodu. Ostatnio, choć jeszcze nie w 100%-ach, posiada ją także motocykl. Nie ogranicza się ona tylko do światła (często z 2-ma reflektorami na przodzie), ale posiada także sygnał elektryczny, czerpiąc prąd przez akumula-



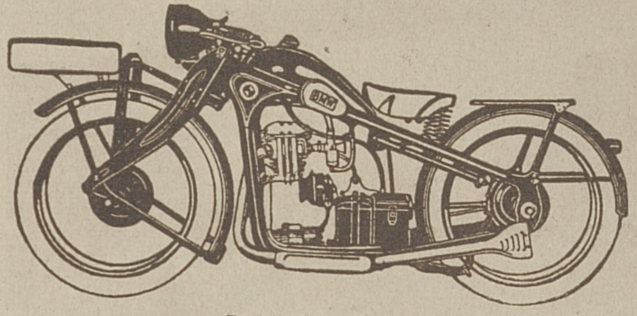
Silnik Matchless.



Czterocylindrowy Ariel.



Motocykl Dresch z prasowaną ramą i napędem kardanowym.



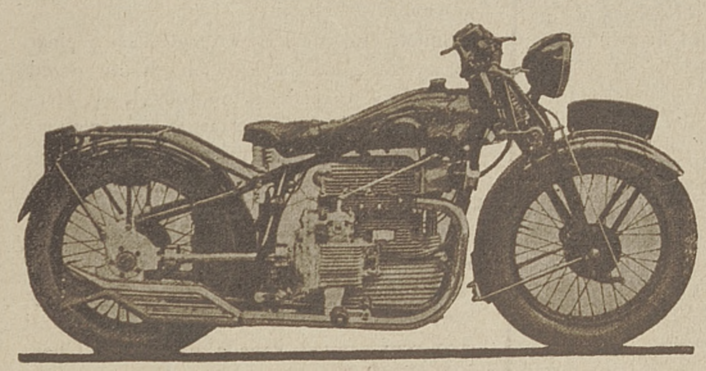
B. M. W. 200 cm.

tor z osobnej prądnicy, organicznie złączonej z silnikiem. Podobnie jak w samochodzie, zaczyna i w motocyklu magneto tracić na znaczeniu, ustępując miejsca zapłonowi cewkowo-bateryjnemu. W umieszczeniu przerywacza, wzgl. rozdzielacza i sposobie jego napędu również znać wpływ samochodu. W motocyklach o dawnym zapłonie zamiast samego magneta stosowana bywa maszyna kombinowana-magdyno. Z elektrycznego wyposażenia samochodu nie posiada motocykl dotąd rozrusznika, ale, sądząc z rozmaitych okoliczności, przypuszczam, że popularny obecnie „kick-starter" niezadługo, szczególnie w kilkucylindrówkach będzie należeć do przeszłości. Do praktycznych rezultatów doszła już firma DKW, która wprawdzie nie stosuje do swoich motocykli rozrusznika, jednak używając do najnowszego samochodziku silnika typu motocyklowego, połączyła prądnicę z rozrusznikiem w jedną całość, umieszczoną w zewnętrznem kole zamachowem.

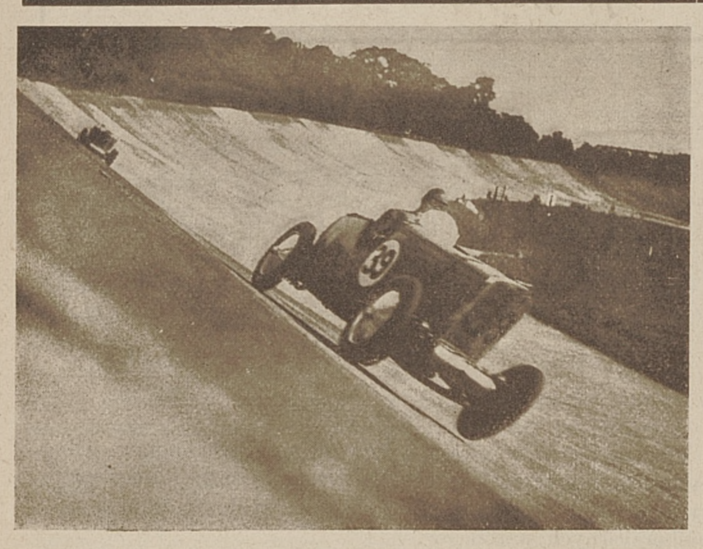
Napęd kardanowy, który dotąd nie znalazł prawie zastosowania w angielskich motocyklach, wprowadza się na kontynencie coraz silniej i to nietylko w ciężkich maszynach, ale nawet w jednocylindrówkach, począwszy od 200 ccm. pojemności np. w wspomnianym BMW i mniej u nas znanym dwutaktowcu Stock. Z większych maszyn kardanowych wymienię model 500 i 750 ccm. BMW, Windhoff, Gnome & Rhone, Dresch, Alcyon i t. d. Tryby napędowe w motocyklach kardanowych mają zwykle uzębienie Gleason'a. Choć belgijska Fabrique Nationale już przed wielu laty stosowała kardan do swej czterotaktowej jednocylindrówki, jednak szersze zastosowanie tego napędu stało się możliwe z chwilą udoskonalenia silnika i znacznego zrównoważenia jego biegu, szczególnie w jednocylindrowej czterotaktówce. Elastyczne łączniki i amortyzatory w przekładni przyczyniają się również do wyeliminowania niekorzystnych wstrząsów.

W motocyklach o napędzie łańcuchowym tylnego koła konstruktorzy obecnie więcej uwagi poświęcają łańcuchowi: połączenie silnika ze skrzynką zwykle jest szczelnie zamknięte posiada kąpiel oliwną, niekiedy i tylny łańcuch ma podobną ochronę przed niszczycielskiem działaniem kurzu. Powtarza się tu proces, który niedawno miał miejsce w samochodach ciężarowych.

(Dokończenie nastąpi).



Czterocylindrowy Motobecane.



500 milowy wyścig w Brookland—A. W. Fox na Talbocie.



Finisz 500 milowego wyścigu w Brookland. (Fot. Keystone)

Kronika

Wyścigi na „brukowanych drogach“. W dniach 12 i 13 września odbyły się doroczne wyścigi na brukowanym kostką kamienną obwodzie dróg w Pont à Marcq, koło Lille we Francji. Składały się one z trzygodzinnego biegu motocyklowego, oraz z zawodów sześciogodzinnych, dostępnych dla samochodów sportowych i wyścigowych.

Do wyścigu motocyklowego stanęło 20 współzawodników. Zwyciężył Gregoire na motocyklu Sarolea 500 ccm., przebywając w ciągu trzech godzin przestrzeń 257,5 klm. z szybkością przeciętną 86 klm./g. Drugie miejsce zajął Demeuter, również na motocyklu Sarolea, podczas gdy trzecim był Debay na Norton, a czwartym Debaissieux na Monet Goyon.

W wyścigach samochodowych, do których stanęło 37 konkurentów, tryumfował zeszłoroczny zwycięsca Zehender na sportowym wozie Alfa Romeo, który w ciągu sześciu godzin pokrył dystans 631,5 klm., rozwijając szybkość średnią 105 klm./g. Na drugiem miejscu znalazł się Roca na samochodzie wyścigowym Bugatti, podczas gdy trzecie miejsce zajął Ferrant na wyścigówce Peugeot.

Podczas zawodów wydarzyło się, podobnie jak w latach ubiegłych, szereg poważnych wypadków, co miało ten nieoczekiwany skutek, że organizujący imprezę Automobilklub Północnej Francji, postanowił raz na zawsze zaprzestać urządzania wszelkich wyścigów samochodowych.

Grand Prix La Baule. Na wspaniałej plaży znanej francuskiej miejscowości kąpielowej La Baule, odbył się w dniu 13 września okrężny wyścig samochodowy na przestrzeni 150 klm. Startowało 18 maszyn. Po interesującej walce zwyciężył doskonały kierowca Williams na samochodzie Bugatti w czasie 1 g. 2 m. 49 s., czyli z szybkością średnią 143 klm./g. Za nim, w odstępach dwuminutowych, klasyfikowali się Gaupillat i Lehoux, obaj również na samochodach Bugatti.

Śmierć Le Vacka. W Szwajcarji zginął w wypadku motocyklowym słynny przed kilku laty rekordzista motocyklowy Herbert Le Vack, który ostatnio pracował jako konstruktor w firmie Motosacoche.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix autodromu Monza, rozegrane w dniu 20 września, składały się z przedbiegów na dystansie 90 klm., oraz z finału handicapowego na przestrzeni 100 klm. W finale zwyciężył Moretti, na motocyklu Guzzi 250 ccm., przed Panellą na Guzzi, Ghersim na Rudge i Taruffim na Norton.

Wyścigi na wzniesieniu Harmashatar koło Budapesztu, liczące się do Mistrzostwa Górskiego Europy, rozegrane zostały w dniu 20 września na przestrzeni 4 klm. Najlepszy czas dnia, 2 m. 44,76 sek., uzyskał niepokonany Caracciola na sportowym wozie Mercedes Benz. W kategorji wyścigowej zwyciężył Arco-Zinneberg na samochodzie Austro-Daimler w czasie 2 m. 48 s., podczas gdy w kategorji motocykli tryumfował Kozma na A. J. S. 500 ccm., w czasie 2 m. 55,63 s.

Najszybszy wyścig świata. Angielski klub kierowców wyścigowych zorganizował w dniu 3 października swój doroczny handicap 500-milowy na torze Brookland, w którym wzięło udział 42 zawodników. Po niezwykle zaciętej walce zwyciężyli kierowcy Dunfee i Paul na siedmiolitrowym samochodzie Bentley bez kompresora, uzyskując czas 5 g. 32 m. 13 s. Szybkość przeciętna zwycięsców dosięgła niewiarogodnej na tak długim dystansie cyfry 189,5 klm./g., to też wyścig angielski stanowił niewątpliwie najszybsze zawody automobilowe, jakie kiedykolwiek zorganizowano na świecie. Drugie miejsce w wyścigu zajęli kierowcy Lewis i Davies na samochodzie Talbot (przeciętna 181 klm./g.), trzecie miejsce kierowca Hall na małym samochodzie M. G. Midget (przeciętna 147,5 klm,/g.), a czwarte miejsce kierowca Miller na samochodzie Riley (przeciętna 148,5 klm./g.). O morderczem tempie wyścigu świadczą nietylko uzyskane zawrotne szybkości, ale również fakt, że do celu doszło tylko 7 wozów.

Mistrzostwo Górskie Europy. Ostatnia impreza, licząca się do Mistrzostwa Górskiego Europy, a mianowicie rumuński wyścig na wzniesieniu Feleac, nie została zorganizowana, wobec czego tytuły mistrzów Europy w jeździe górskiej na rok 1931 zdobyli definitywnie: w kategorji wyścigowej Zanelli na samochodzie Nacional Pescara, a w kategorji sportowej Caracciola na samochodzie Mercedes Benz.

Wobec tego, że rozgrywki o tytuł mistrza górskiego Europy wzbudzają stosunkowo bardzo słabe zainteresowanie, Międzynarodowa Komisja Sportowa postanowiła już więcej mistrzostw tych nie urządzać.

Ostrzeżenie. W obecnym okresie zmiennej pogody należy być szczególnie ostrożnym, aby się nie przeziębić. Przeziębienie i bóle gardła są często zwiastunami poważniejszych chorób i zjawiają się zupełnie niespodziewanie, jak złodziej w nocy. Aby w porę zapobiec grożącemu niebezpieczeństwu, należy zażywać pastylki Panflavin, zalecane przez wielu specjalistów. Szczególnie duże niebezpieczeństwo zarażenia się grozi dzieciom, z powodu skupienia się ich w znacznej ilości w szkołach. Dlatego też, zwłaszcza uczniowie i uczennice, powinny możliwie często zażywać pastylki Panflavin, wyróżniające się swym przyjemnym czekoladowym smakiem. Pastylki Panflavin są do nabycia we wszystkich aptekach.

Pożyteczna placówka. Dowiadujemy się iż znany w szerokich kołach automobilistów p. Stanisław Dobrowolski wespół z p. Stefanem Kuleszą założyli pierwszą w Polsce „Poradnię Samochodową".

Celem nowej instytucji jest załatwianie wszelkich spraw związanych z nabyciem i użytkowaniem samochodu, a więc: rejestracji, przerejestrowań, prolongat, rekursów karnych, ekspertyz, asekuracji, windykacji należności, ułatwień nabywania samochodów i t. p.

Doświadczenie i rzutkość właścicieli pożytecznej tej instytucji będą rękojmią iż znajdujący się w kłopotach automobiliści znajdą w niej za niewielką opłatą szybką, skuteczną i fachową pomoc.

Brak podobnej instytucji dawał się u nas bardzo już odczuwać — nowej przeto placówce i jej sympatycznym właścicielom „Auto" przesyła życzenia owocnej pracy i szybkiego rozwoju.



Jack Dunfee zwycięzca 500 milowego wyścigu w Brookland.



Start do 500 milowego wyścigu w Brookland. (*Fot. Keystone*).

Terminy wielkich imprez przyszłorocznych. Daty przyszłorocznych wielkich Grand Prix międzynarodowych zostały już ustalone, jak następuje:

30 maja Grand Prix Ameryki.
5 czerwca Grand Prix Italji.
3 lipca Grand Prix Francji.
9-10 lipca Grand Prix Belgji.
17 lipca Grand Prix Niemiec.
20 sierpnia Angielskie Tourist Trophy.
25 września Grand Prix Hiszpanji.

Formułę, według której rozgrywać się będą Grand Prix międzynarodowe ustalono następującą: całkowita dowolność co do litrażu, wagi, oraz spożycia i rodzaju paliwa. Czas trwania 5—10 godzin. Dozwolona zmiana kierowców.

Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo. Przyszłoroczny Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo wyznaczony został na dzień 20 stycznia. W regulaminie imprezy zaprowadzono tylko taką zmianę, że do kategorji mniejszych samochodów zaliczać się będzie wszystkie wozy o pojemności do półtora litra, a nie jak dotychczas do 1100 ccm. Pozatem zmienioną została próba klasyfikacyjna, która będzie stanowić próbę elastyczności i hamowania: 100 mtr. powolności, 100 metrów akceleracji i 40 metrów hamowania. Zapisy do Zjazdu są już otwarte.

Zniesienie kategorji samochodów typu dominującego. Wobec tego, że wyróżnianie samochodów „typu dominującego" napotkało w praktyce na poważne trudności, Międzynarodowa Komisja Sportowa postanowiła znieść całkowicie tą kategorję samochodów.

Apteczki samochodowe. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Służby Zdrowia zatwierdziło typ apteczki Polskiego Czerwonego Krzyża, przeznaczonej do prywatnych samochodów osobowych. Zewnętrzny wygląd apteczki jest bardzo estetyczny. Sama walizka wykonana jest z trwałej fibry, a skład jej ułożony jest przez Polski Czerwony Krzyż pomysłowo i praktycznie.

Należy mieć nadzieję, że właściciele samochodów w dobrze zrozumianym własnym interesie nabędą apteczki Polskiego Czerwonego Krzyża, które stanowią najlepszą doraźną pomoc w razie wypadku.

SPROSTOWANIE.

Na żądanie Poznańsko Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń S. A. w Poznaniu niniejszym prostujemy nieścisłą interpretację przebiegu posiedzenia Międzyklubowej Komisji Automobilowej z dnia 22 marca 1931 r. zamieszczoną w numerze 9 wydawnictwa „Wiadomości Klubowe", Małopolskiego Klubu Automobilowego we Lwowie, a dotyczącą udzielania jakoby członkom Automobilklubu Polski przez Poznańsko Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń S. A. specjalnej prowizji od asekuracji samochodów.

W tej mierze powołujemy się na protokół ze wspomnianego posiedzenia, opublikowany w dziale oficjalnym czasopisma „Auto" Nr. 5 z miesiąca maja r. b., w którym istotny przebieg dyskusji i uchwał powziętych w sprawach asekuracyjnych jest jedynie zgodny z rzeczywistością i miarodajny.

Sprostowanie: Autorem artykułu w Nr. 10 „Auta" p. n. „Karburator Chemiczny" jest p. *Władysław Godłowski*.



W dniu 18 października 1931 r. odbyły się na Wiśle wyścigi motorówek z przyczepnemi silnikami (ślizgowców) (*Fot. P.A.T.*)

Z DNIEM 1 PAŹDZIERNIKA R. B. NASTĄPIŁA ZMIANA NUMERU TELEFONU REDAKCJI MIESIĘCZNIKA „AUTO"

NOWY NUMER TELEFONU REDAKCJI JEST:

8-87-05.

Do numeru niniejszego rozsyłanego prenumeratorom, załączamy broszurę wydaną przez Radę Naczelną Przemysłu Gorzelni-Rolniczych w Polsce, p. t.:

„PALIWO SPIRYTUSOWE"

NA PODSTAWIE UMOWY ZAWARTEJ PRZEZ

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Z ITALSKĄ SPÓŁKĄ AKCYJNĄ

FIAT

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI PRZYSTĘPUJĄ DO WYTWARZANIA W POLSCE SAMOCHODÓW TYPU **FIAT**, KTÓRYCH WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ ZOSTAŁA POWIERZONA

S. A. POLSKI FIAT

PRZEZ PODPISANIE UMOWY LICENCYJNEJ SAMOCHODY **FIAT** MAJĄ ZABEZPIECZONĄ NA SZEREG LAT NA TERENIE RZPLITEJ POLSKIEJ

OPIEKĘ
NALEŻYTĄ OBSŁUGĘ
I ZAOPATRZENIE W CZĘŚCI ZAMIENNE

PRAGNĄC JUŻ DZISIAJ DAĆ WSZYSTKIM REFLEKTANTOM MOŻNOŚĆ NABYCIA SAMOCHODU PO CENACH PRZYSZŁEJ PRODKCJI, SPÓŁKA AKCYJNA **POLSKI FIAT** PODAJE DO WIADOMOŚCI, ŻE NA WIĘKSZŚĆ WOZÓW

CENY ZOSTAŁY OBNIŻONE

PO SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE PROSIMY ZWRACAĆ SIĘ:

POLSKI FIAT S. A.

WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI, KRAK. PRZEDM. № 13.

PRZEDSTAWICIELE WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH.

ZAKŁ. GRAF. KOZIAŃSKICH W WARSZAWIE